



LES MARINS FRANÇAIS

II

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

La France héroïque. 4 vol. in-8... 20 fr. »

Les rues de Paris, biographies, portraits, récits et légendes. 3 vol. in-18
jésus 9 fr. »

A l'ombre du drapeau. 1 vol. in-18
jésus 2 fr. »

Le Soldat. 1 vol. in-18 0 fr. 60

Sentiment de Napoléon I^{er} sur le christianisme. 1 vol. in-18 carré.... 0 fr. 60

LES
MARINS FRANÇAIS

(Suite et complément de *la France héroïque*)

VIES ET RÉCITS DRAMATIQUES

D'APRÈS LES DOCUMENTS ORIGINAUX

PAR

M. BATHILD BOUNIOL

Quatrième édition, revue, corrigée et complétée jusqu'à
ces dernières années

TOME SECOND

LA BOURDONNAIS ET DUPLEX — SUFFREN
BOUGAINVILLE — DU COUÉDIC
LA PÉROUSE ET DUMONT D'URVILLE
DUPETIT-THOUARS
BOUZARD — FOURMENTIN — VILLARET DE JOYEUSE
SURCOUF — LES FRANÇAIS A MADAGASCAR
DUPERRÉ — JEANNE MITHOUARD — BISSON
MARCEAU — BELLOT
SUPPLÉMENT : DE LOUIS XIV A NOS JOURS

PARIS

RETAUX-BRAY, LIBRAIRE-ÉDITEUR

82, RUE BONAPARTE, 82

1889

Tous droits réservés.

I

n
c
l
a
s
l
d
d
c
l
r
T
r
f
l

LA BOURDONNAIS & DUPLEIX

I

Les rivaux.

L'établissement des Français dans la presqu'île de l'Inde ne remonte guère au delà de 1662. A cette époque un Français, vieilli au service de la compagnie hollandaise des Indes et que la compagnie française du même nom s'était attaché, parut dans le golfe Persique avec quelques vaisseaux. D'abord attiré sur la presqu'île de Guzarate, il l'abandonna, cherchant un point central qui devint la base de ses opérations et crut l'avoir trouvé à Trinquemalé dans l'île de Ceylan. Mais le manque de ressources dans cette partie de l'île fit que les nouveaux colons se virent à la veille de mourir de faim. Dans cette extrémité, ils remontèrent sur leurs navires et vinrent attaquer Saint-Thomé, appartenant aux Hollandais, dont ils s'emparèrent; mais six années après (1678), les Hollandais revinrent en force et à leur tour forcèrent les envahisseurs à leur céder la place. Les Français, assez nombreux encore et libres par

suite d'une capitulation honorable, vinrent s'établir sur la côte de Coromandel, dans le village de Pondichéry que le rajah de Gingi leur avait cédé.

Caron ayant péri sans doute, un officier du nom de Martin prit le commandement dont il se montra digne à tous égards. Grâce à lui la bourgade se transforma en un comptoir important, qui bientôt devint une ville entourée par des remparts, mais insuffisants encore pour la protéger quand les Hollandais, inquiets et jaloux de sa prospérité naissante, vinrent pour la détruire ou s'en emparer. Les assiégeants avaient eu d'abord la pensée de faire attaquer la ville par des troupes indigènes. Mais le rajah de Gingi, quand la proposition lui fut faite, la repoussa par cette noble réponse : « Non, les Français ont payé la place, elle est à eux. »

Les Hollandais ne s'emparèrent pas moins de Pondichéry qui nous fut rendu en 1697 par le traité de Ryswick, et Martin se vit réinstallé gouverneur. Cet acte de justice se trouva être en même temps un excellent calcul. « Politique habile et négociant éclairé, dit Dumont d'Urville, cet agent de la compagnie améliora ses affaires dans le continent indien. Sous son influence, Pondichéry devint une belle possession commerciale et un marché préféré par toutes les peuplades de l'intérieur. Martin traita d'égal à égal avec les rajahs des environs, eut chez eux des ambassadeurs et obtint une foule de concessions utiles. Sous ses ordres, les Français avaient perdu cette turbulence fanfaronne, cette légèreté imprévoyante qui leur avaient valu tant d'échecs ; ils étaient devenus doux, modestes, appliqués. Grâce à ce concours d'efforts, Pondichéry put bientôt compter pour chef-lieu des comptoirs français dans l'Inde. »

A Martin succéda Lenoir, puis Dumas qui continua de

développer notre établissement en obtenant de la cour de Delhy, avec le droit de battre monnaie, la cession du territoire de Karikal. Au milieu des guerres que se faisaient les indigènes, Dumas, dans sa prudente et loyale neutralité, sut imposer à tous le respect du nom français. Le nabab de Marcatte ayant été vaincu et tué par les Marattes, sa famille vint demander asile à la ville neutre de Pondichéry. Mais le vainqueur, Ragogi Boussola, envoya réclamer les proscrits par un de ses officiers à qui Dumas fit cette réponse magnanime :

— L'hospitalité de la France n'a jamais été une dérision ni une trahison ; la famille du nabab est sous la sauvegarde des colons de Pondichéry, il faudra les tuer jusqu'au dernier pour arriver à elle.

Le chef maratte connaissait Dumas ; sans insister, il se retira et Pondichéry continua de prospérer libre et tranquille sous le commandement de son gouverneur non moins habile que prudent.

Après lui, dit l'écrivain déjà cité, « vinrent deux hommes qui devaient jeter un bien vif éclat sur nos possessions indiennes, génies d'une tendance toute diverse, l'un plutôt civil, l'autre tout militaire ; celui-ci habile et profond, celui-là bouillant et ingouvernable, tous les deux fortement trempés et destinés à donner l'Inde tout entière à la France si, au lieu de se combattre, ils avaient pu combiner leurs efforts. Ces deux hommes étaient Dupleix et La Bourdonnais. »

Ce dernier s'était fait un nom par tout ce qu'il avait accompli en quelques années dans les îles de France et Bourbon, complètement dénuées de ressources quand la France en prit possession. Elles n'avaient encore qu'une colonisation bien peu développée, lorsque La Bourdonnais y fut envoyé par le ministre comme gouverneur

« Né à Saint-Malo en 1699, Mahé de La Bourdonnais, dit M. Barchou de Penhoen dans sa savante histoire, embarqué tout enfant, avait parcouru toutes les mers de l'Orient; versé dans les mathématiques, le commerce, la navigation; doué d'une grande énergie de caractère, d'un esprit juste, droit, entreprenant, nul homme ne pouvait être plus propre à ce poste important. Il s'y montra tout à la fois soldat, marin, agriculteur, ingénieur, architecte. Il fit cultiver les grains nécessaires à la nourriture des habitants qui jusque-là avaient dépendu pour cet objet, de tous le plus essentiel, de l'arrivée des navires; il introduisit la culture du coton, de la canne à sucre, de l'indigo; il naturalisa celle du manioc, malgré les préjugés populaires qui repoussaient cette nourriture. Des ouvriers de toute espèce se formèrent grâce à ses soins, de toutes parts s'élevèrent des magasins, des arsenaux, des batteries, des fortifications, des casernes. Il créait en même temps un gouvernement régulier, détruisait les nègres marrons qui infestaient l'île, organisait un vigoureux système d'administration. Son ascendant sur les habitants était tel *qu'il n'y eut pas un seul procès* dans la durée de son gouvernement qui fut de *onze* années; les parties adverses ne manquèrent jamais de s'en remettre à son arbitrage. A son arrivée, les colons se servaient pour la pêche de grossières embarcations auxquelles ils pouvaient à peine faire les plus urgentes réparations; peu de mois après, il faisait construire un brigantin dans lequel n'entrait pas un seul clou, une seule cheville qui n'eût été fabriquée dans les îles. En 1738, deux autres vaisseaux de trois cents tonneaux sortirent du port; un vaisseau de cinq cents plus tard armé en guerre se trouvait déjà sur les chantiers. »

La colonie se trouvant ainsi en pleine voie de prospérité, La Bourdonnais revint en France où le rappelait la

mort de sa femme. Là, malgré les intrigues et les misérables jalousies qui travaillaient à le desservir auprès de la cour, Fleury, dans la prévoyance d'une guerre avec l'Angleterre, voulut l'entretenir. Le premier ministre fut si satisfait de cette conversation aussi bien que des Mémoires que lui remit La Bourdonnais sur les affaires que, peu de temps après, le roi, par le conseil de son ancien précepteur devenu premier ministre, nommait le gouverneur des îles de France et de Bourbon au commandement d'une escadre destinée pour les mers de l'Inde. La Bourdonnais se rendit immédiatement à Brest d'où l'escadre, composée de sept vaisseaux montés par douze cents marins et cinq cents soldats, partit le 5 avril 1741, et, le 30 septembre, elle arrivait à Pondichéry. Là, pour la première fois, La Bourdonnais se rencontra avec Dupleix qu'il ne pouvait que tenir en très haute estime sachant les services rendus par lui aux établissements français de la côte de Bengale et de Coromandel.

« Fils d'un fermier général, dit l'auteur cité plus haut, Dupleix montra de bonne heure du goût pour la méditation et les sciences abstraites ; après avoir fait plusieurs voyages en Amérique et aux Indes Orientales et rempli diverses fonctions à Pondichéry, il fut nommé, en 1736, directeur du comptoir de Chandernagor. Cet établissement se trouvait dans l'état le plus déplorable : le port était habituellement désert ; quelques mauvaises baraques en bois, éparses çà et là, composaient toute la ville. Bientôt deux mille maisons en briques sortirent de terre comme par enchantement ; on compta dans le port jusqu'à soixante et soixante-dix navires appartenant à Dupleix et à ses associés. Il les employait au commerce de l'Inde dont, après La Bourdonnais, il fut le premier à s'occuper ; il les envoyait jusqu'en Perse et en Chine. Cette prospérité des

comptoirs du Bengale, toute brillante qu'elle fût, ne suffisait pourtant point à couvrir les dépenses de la compagnie pour la totalité des établissements; le gouvernement de Pondichéry se trouvait endetté de 8,000,000 de livres. La compagnie imagina que Dupleix saurait reproduire dans cette dernière ville, les merveilles de Chandernagor; il y fut donc envoyé comme gouverneur et réalisa toutes les espérances de la compagnie et au delà. En peu d'années, la prospérité de Pondichéry égala ou surpassa celle de Chandernagor; le théâtre étant plus vaste se trouvait par conséquent mieux en rapport avec le génie de Dupleix. »

Dès leurs premiers rapports, des difficultés se produisirent entre ces deux hommes, dont l'entente aurait été si désirable; leurs pouvoirs respectifs étaient mal définis. La Bourdonnais, supérieur comme soldat et marin, était très inférieur comme homme politique et ne comprenait pas les grandes vues de Dupleix qui rêvait de donner l'Inde à la France.

II

La prise de Madras.

Après avoir dégagé Mahé assiégé et bloqué par les Nâires, La Bourdonnais revint à l'île de France où sa présence était nécessaire. En 1743, la guerre, longtemps imminente, éclata entre la France et l'Angleterre. Les deux compagnies anglaise et française des Indes semblaient d'accord

au début pour assurer la neutralité des établissements des deux nations en deça du cap de Bonne-Espérance. Mais cette convention ne fut pas longtemps observée et les hostilités eurent leur contre-coup en Asie. Dupleix vit Pondichéry menacé par une escadre anglaise. La Bourdonnais ne pouvait en ce moment venir à son secours, l'île de France souffrait de la disette par suite du manque de récoltes et du naufrage du *Saint-Géran* qui, chargé des provisions apportées d'Europe, avait sombré à l'entrée du port. Malgré toute l'activité et le zèle déployés par La Bourdonnais pour réunir une escadre dès le mois de mai 1744, il lui fallut attendre la venue des vaisseaux de France qui devaient arriver en septembre.

Mais par suite du contre-temps résultant de la négligence des directeurs de la Compagnie, ces navires n'arrivèrent qu'au mois de janvier 1746 et dans le plus triste état ; car, durant la traversée, une violente épidémie avait enlevé la plupart des ouvriers de la marine. La Bourdonnais trouva moyen de compléter ses équipages, et le 24 mars, il faisait voile pour Madagascar d'où il comptait se diriger sur l'Inde. Mais à peu de distance de Foulpointe, au moment d'aborder, son escadre, composée de neuf vaisseaux, fut assaillie d'une furieuse tempête qui la dispersa. Le navire même, qui portait le commandant, ayant perdu ses trois mâts, ne pût qu'à grand'peine gagner l'ilôt désert de Marone et ensuite la baie d'Antongile, où vinrent le rejoindre successivement tous les bâtiments plus ou moins retardés par des avaries souvent graves, sans compter que les équipages étaient épuisés de fatigue. Pour comble de malheur, quoique ce ne fût pas encore la saison des pluies, celles-ci commencèrent à tomber prématurément et avec une violence inouïe même pour ces climats ; la côte inondée devint un marécage dont les exha-

laisons pestilentielles furent fatales aux équipages décimés par une épidémie qui enleva beaucoup de matelots et de soldats. Au milieu de ces terribles épreuves et de cette complication de difficultés, La Bourdonnais ne sentit pas faiblir sa résolution et son courage se montra inébranlable et plus fort que les obstacles.

« Il construisit un quai en pierre, dit un historien bien informé, bâtit des ateliers assez larges pour qu'il fût possible d'y travailler aux mâtures, établit des forges, construisit une corderie. Ces premiers soins accomplis, il s'enfonça presque seul dans les forêts malsaines, pestilentielles pour y chercher le bois propre aux constructions navales. Pour amener ce bois jusqu'au rivage, il fallut franchir un marais en apparence impraticable et large d'une lieue. La Bourdonnais le traversa d'une longue chaussée. Il fallait encore traverser plusieurs fois une rivière d'un cours de sept lieues, et n'ayant pas assez d'eau pour faire flotter les arbres ; puis au-delà un bras de mer large d'une lieue ; il resserra le lit de la rivière et construisit des pirogues qui amenèrent enfin les troncs d'arbre jusqu'aux vaisseaux délabrés. Après quarante-huit jours employés à ces gigantesques travaux, l'escadre put reprendre la mer. » (1^{er} juin 1746.)

La Bourdonnais se mit aussitôt à la recherche des Anglais qu'il rencontra non loin du fort Saint-David. Leur flotte se composait de six vaisseaux seulement, mais beaucoup plus forts que les nôtres. Cette différence se compensait d'ailleurs par la supériorité numérique des équipages, et La Bourdonnais, comptant sur le courage des soldats et des matelots pour rétablir l'équilibre, n'hésita pas à ordonner le branle-bas général et il fit manœuvrer ses vaisseaux de façon à ce qu'on en vint le plus tôt possible à l'abordage.

Mais l'amiral anglais Peyton qui savait que là était pour lui le danger, manœuvra habilement en sens contraire, tint ses navires à distance et le combat, qui se prolongea toute la journée du 26, eut lieu seulement à coups de canon. La victoire resta indécise ; les vaisseaux anglais avaient beaucoup souffert sans doute ; mais nos pertes en hommes étaient plus considérables.

La nuit sépara les combattants. La Bourdonnais gagna Pondichéry afin de réparer ses avaries et aussi d'obtenir les canons qu'il jugeait nécessaires pour rétablir l'égalité entre sa flotte et la flotte anglaise. Dupleix ne put lui en donner qu'un petit nombre. De là entre les deux chefs un échange de paroles assez vives où Dupleix n'eut pas tous les torts.

La Bourdonnais se remit à la recherche des Anglais pour en finir avec eux ; Peyton non-seulement évita le combat, mais même il abandonna complètement ces parages. La Bourdonnais revint alors au projet conçu par lui dès longtemps d'attaquer Madras, le comptoir le plus florissant des Anglais dans ces contrées ; il le savait défendu par une garnison assez faible qui comptait deux cents Européens seulement.

Le 3 septembre, la flotte française apparaissait devant la place, et, douze jours après, le 15 septembre, La Bourdonnais arrivait avec le matériel de siège et les troupes de débarquement comprenant onze cents Européens, quatre cents Cafres et quatre cents cipayes. Dès le 16, la place était investie ; le 18, commença le bombardement dirigé particulièrement sur le quartier dit de la Ville Blanche, habité par les Européens et où s'élevaient les principales fortifications. Tout d'abord, les assiégeants s'étaient emparés d'un faubourg, y avaient établi des batteries dont les feux secondaient vigoureusement l'artillerie des navires.

La Bourdonnais sentait la nécessité de se hâter ; car l'escadre anglaise, qu'on avait annoncée, pouvait arriver d'un moment à l'autre et prendre la sienne entre deux feux. Les boulets et les bombes, partant des navires et des batteries avaient ruiné partie des édifices de la ville et ouvert une large brèche dans les remparts, ce qui rendait l'assaut assez facile, lorsqu'une députation se présenta au camp français. Le but des négociateurs, paraît-il, était de traîner les choses en longueur, dans l'espoir que la flotte anglaise pourrait arriver à temps encore. Aussi, au lieu de parler de capitulation, ils commencèrent par des plaintes sur la violation d'un territoire qu'ils prétendaient une dépendance du grand Mogol.

Mais La Bourdonnais, qui pénétrait leur dessein, coupant court aux doléances et récriminations, leur dit :

— Je n'ai fait, messieurs, que repousser la force par la force ; ce sont vos compatriotes qui, les premiers, ont commencé les hostilités, en enlevant les vaisseaux français dans les ports neutres. Vous savez cela comme moi, aussi bien que moi. Aussi ne perdons point le temps en discussions oiseuses. Que voulez-vous de moi ? Vous êtes venus ici, dans quel but ? pour demander une capitulation sans doute ?

— Pas précisément, reprend l'un des commissaires, mais dans l'espoir que vous consentiriez à lever le siège moyennant... un prix raisonnable.

— Messieurs, répondit l'amiral français, avec l'accent de l'indignation, je ne vends point l'honneur ; le pavillon du roi flottera sur Madras, ou je mourrai au pied des muraille.

A ces fières paroles, les commissaires s'étonnent, se troublent ; néanmoins, reprenant bientôt leur sang-froid, ils répondent que, plutôt que de se rendre à discrétion, ils

se défendront jusqu'à la dernière extrémité, qu'ils ne peuvent admettre la pensée de livrer leurs femmes, leurs enfants, leurs alliés et eux-mêmes avec leurs propriétés, à la merci d'un vainqueur dont rien ne leur garantirait la modération.

— Messieurs, interrompit La Bourdonnais, vous rendrez votre ville et tout ce quelle renferme, et je vous promets sur mon honneur de vous la rendre moyennant une rançon ; fiez-vous à ma parole, et comptez, quant à la question d'intérêt, que vous me trouverez toujours accommodant.

— Mais qu'entendez-vous par être accommodant ? demanda l'un des commissaires.

— Ce que j'entends, reprit La Bourdonnais, le voici, monsieur : et prenant le chapeau de l'Anglais, il ajouta : Supposez avec moi que ce chapeau vaille six roupies, vous m'en donnerez trois ou quatre et ainsi de toutes choses.

Les envoyés insistèrent néanmoins pour que le prix de la rançon fut immédiatement fixé, et cette condition n'ayant pu être admise par le général français, ils retournèrent dans la ville pour délibérer et dans l'intention évidente de prolonger la négociation et gagner du temps. Mais immédiatement le feu recommença plus terrible, et quelques heures après, le traité, tel que La Bourdonnais l'avait dicté, était signé par les plénipotentiaires. Les portes de la ville s'ouvrirent alors ; mais le général français, avant qu'un seul soldat y mit le pied, fit lire aux troupes un ordre du jour interdisant le pillage sous peine de mort. Au delà du pont-levis attendait le gouverneur ; il présenta son épée à La Bourdonnais qui de l'air le plus courtois s'empessa de la lui rendre.

Une fois en possession de la ville, La Bourdonnais s'oc-

cupa, d'accord avec le gouverneur, de l'exécution du traité. Toutes les valeurs, appartenant au gouvernement anglais et à la compagnie anglaise et estimées à la somme de 161,000 livres sterlings, furent embarquées sur des navires à la destination de Pondichéry, aussi bien que la moitié de l'artillerie et du matériel et 24,000 livres sterlings, plus une contribution de 1,000,000 de pagodes ou 440,000 livres sterlings.

La Bourdonnais, en échange de ces envois, pressait Dupleix de lui envoyer la ratification du traité comme gouverneur général des possessions françaises dans l'Inde. Mais Dupleix répondit par un refus péremptoire, s'appuyant sur ce motif que La Bourdonnais avait outre-passé ses pouvoirs, et qu'il ne devait pas permettre à la ville de se racheter. La Bourdonnais lui opposa un extrait de ses instructions écrites qui disait : « Il est expressément défendu « au sieur La Bourdonnais de s'emparer d'aucun établis-
« sement ou comptoir ennemi pour le conserver. »

Comme nous le disions plus haut, les instructions du gouvernement étaient fort peu précises. Dupleix voulait que Madras, comme jadis Calcutta, fût rasé jusqu'aux fondements et dans cet état rendu au nabab. Par là, il ruinait définitivement la puissance des Anglais dans l'Inde. Mais La Bourdonnais avait donné sa parole.

Celui-ci voulait partir dès les premiers jours d'octobre, sachant les dangers que cette saison pouvait faire courir à la flotte. Aussi accepta-t-il assez volontiers un compromis proposé par Dupleix et d'après lequel, pour laisser le temps d'enlever de Madras toutes les marchandises, l'occupation de la ville par les Français serait prolongée de trois mois ; le commandant nouveau, nommé par Dupleix et confirmé par La Bourdonnais, s'engageait vis-à-vis des Anglais à leur remettre la place au terme fixé

Le Bourdonnais, cet officier installé, se hâta de mettre à la voile, car peu de jours auparavant, pendant la nuit, un ouragan terrible avait éclaté dont les suites avaient été désastreuses pour la flotte ; six vaisseaux, qui se trouvaient près de la côte, avaient été dispersés. L'un d'eux, de soixante-dix canons, eut tous ses mâts brisés ; un autre le *duc d'Orléans*, entraîné au large, y périt corps et biens. La *Marie-Gertrude* ayant échoué, quatorze hommes seulement de l'équipage purent gagner la terre. On conçoit que La Bourdonnais fût impatient de s'éloigner de cette côte funeste. Après une courte relâche à Pondichéry où ses relations avec le gouverneur général ne pouvaient qu'être fort difficiles, il se dirigea vers l'île de France où déjà il était remplacé.

La Bourdonnais partit pour la France. A cause de la guerre, il prit passage à bord d'un navire hollandais. Mais celui-ci fut rencontré en route par un vaisseau anglais qui voulut le visiter et fit prisonniers les Français, invoquant en vain la neutralité du pavillon sous lequel ils naviguaient. La Bourdonnais fut conduit à Londres, où l'accueil qu'il reçut lui fut un glorieux dédommagement. Partout sa présence excitait une admiration sympathique que lui témoignaient les lords de l'amirauté tout aussi bien que les matelots et les artisans. Il fut reçu par le roi, et les ministres tour à tour lui firent visite et se plurent à le féliciter et le remercier de sa conduite à Madras. Le prince de Galles pareillement témoigna de son estime et de sa haute considération pour l'illustre étranger. Il voulut le présenter à sa femme à laquelle il dit :

— Madame, je vous amène celui qui nous a fait tant de mal.

— Ah ! Monseigneur, s'écria La Bourdonnais, ne m'annoncez pas ainsi, vous allez me faire regarder avec horreur.

— Ne craignez rien, répondit le prince, on ne peut qu'estimer un sujet qui sert bien son roi et fait comme vous la guerre en ennemi généreux autant que brave et habile.

Il est à croire que, par cette courtoisie, les Anglais le remerciaient de son opposition aux plans de Duplex bien plus dangereux pour eux.

En France La Bourdonnais fut mal accueilli ; on connaît l'histoire de sa captivité à la Bastille, qui fut dure ; il finit cependant par obtenir justice.

Si les historiens français ont été unanimes pour glorifier la mémoire de cet homme illustre, les écrivains anglais ne se sont pas montrés moins empressés à lui rendre justice, témoin ce qu'en ont écrit Grant dans son *History of Mauritius Island*, et Mill : *The History of British India*. Bien avant ceux-ci, Orm, presque contemporain, puisqu'il écrivait moins de vingt ans après la mort de La Bourdonnais, n'avait pas craint de dire dans son *History of the military transactions in India* : « Ses plans étaient simples, « ses ordres clairs et précis ; se montrant toujours au « niveau du service qu'on lui confiait, doué d'une application infatigable, les difficultés ne servaient qu'à stimuler son activité ; il excitait, par son exemple, le zèle « de ceux qu'il commandait. »

Ces paroles sont vraies surtout pour le marin ; mais dans sa querelle avec Duplex, c'est celui-ci qui voyait le plus juste.

Disgrâce de Dupleix.

Dupleix avait à lutter dans l'Inde contre de grandes difficultés. Dès l'année 1748 (26 juillet), l'amiral Boscawen paraissait devant Pondichéry avec treize vaisseaux de guerre et dix-neuf bâtiments de transport montés par quatre mille sept cents Européens. L'amiral Boscawen, à peine arrivé devant la place, l'investit par terre et par mer et poussa les travaux de siège avec la plus grande activité ; il comptait sur la supériorité de ses forces, car la garnison ne se composait que de cent Français et trois mille Indiens protégés par des remparts jugés très insuffisants. Mais celui qui commandait dans la ville valait à lui seul une armée, et pour le seconder, il pouvait compter sur des soldats intrépides et sur un lieutenant aussi brave qu'intelligent, Paradis.

En peu de jours, les fortifications furent réparées et augmentées, appuyées par de nouveaux bastions et des fortins dont l'artillerie habilement servie faisait éprouver des pertes considérables aux assiégeants.

Dans une sortie l'intrépide Paradis tomba mortellement blessé, mais Dupleix, s'improvisant général, n'en fit pas moins subir aux Anglais des échecs réitérés, et les pluies de l'arrière-saison venant à tomber, la maladie se

mit dans leur camp et avec elle le découragement. Bos-cawen, dont les pertes s'élevaient déjà à plus de mille Européens tués ou morts de maladie, sans compter les cipayes, se vit dans la nécessité, l'hiver approchant, de lever le siège après trente-cinq jours de tranchée ouverte. Pendant qu'avec d'extrêmes difficultés, il rembarquait ses troupes et son matériel, Dupleix triomphant faisait chanter un *Te Deum* dans toutes les églises de Pondichéry et par des missives expédiées en toute hâte il annonçait sa victoire à tous les nababs, au subhadar du Dekhan et au Grand-Mogol lui-même qui s'empressèrent à l'envi de lui adresser leurs félicitations. En Europe, cet événement n'eut pas moins de retentissement que dans l'Inde. La France récompensa le vainqueur par le grand cordon rouge et le titre de marquis.

Dupleix cependant, dans ses patriotiques ambitions, jugea que c'était peu de chose d'avoir éloigné l'ennemi s'il ne tirait pas parti de sa victoire et de l'influence qu'elle lui créait pour consolider et étendre l'influence de la France dans l'Inde ; dans ses vastes projets il ne rêvait pas moins que d'établir cette suprématie sur la presqu'île entière, peut-être même de la conquérir. Le traité d'Aix la-Chapelle, en ramenant dans l'Inde la paix entre les deux nations, ne faisait que favoriser ses desseins parce qu'il lui laissait la liberté d'action. Le premier il eut l'idée d'appliquer ce système dont les succès de l'Angleterre ont plus tard démontré l'efficacité, à savoir d'arriver à dominer les indigènes par les indigènes eux-mêmes, en intervenant habilement dans leurs querelles en profitant de l'anarchie où se trouvait la péninsule par suite de la dissolution de l'empire mogol, tous les nababs travaillant à se rendre indépendants.

« Le fameux Nizam-el-Moulouk, qui s'éta^t rendu indé-

pendant dans le Dekhan, venait de mourir, dit un historien, Duplex entreprit de mettre sur ce trône, devenu vacant, un soubab ou vice-roi qui, lui devant tout, se serait trouvé sous sa protection immédiate ; et il résolut de procéder de la même manière au sujet de la nabadie du Karnatic, province dont il importait d'autant plus de s'assurer que Pondichéry faisait partie de son territoire. Duplex offrit la couronne du Dekhan à Mustapha et le titre de nabab du Karnatic à Chanda-Saïb qui, tous deux avaient de nombreux compétiteurs, mais avaient témoigné en tout temps pour les Français d'une sympathie qui expliquait le choix de Duplex. »

Celui-ci prête à l'un et à l'autre de l'argent et des troupes ; dans une grande bataille livrée à Amour (23 juillet 1749), le nabab d'Arcate est tué à l'âge de cent sept ans ; ses troupes se dispersent et Mustapha et Chanda-Saïb vainqueurs sont proclamés, sur le champ de bataille, l'un soubab du Karnatic, l'autre soubab du Dekhan. Tous deux, en reconnaissance des services rendus, donnent en toute souveraineté d'immenses territoires à Duplex qui les reçoit pour la compagnie des Indes.

Mais dans le Dekhan un compétiteur redoutable attendait Mustapha, Nazerzingue, second fils de Nizam-el-Moulouk. Tous les princes feudataires s'étant rangés sous ses étendards, il commandait à une armée de plus de trois cent mille hommes que suivaient treize cents éléphants et huit cents pièces de canon. Mustapha, abandonné de ses partisans, en est réduit à se livrer lui-même à son ennemi qui le fait aussitôt enchaîner. Chanda-Saïd trouve asile à Pondichéry que semble menacer cependant l'approche de l'immense armée ennemie.

La fortune paraissait abandonner Duplex qui, lui, ne s'abandonnait pas. Alors que sa situation semblait plus

critique, il préparait une éclatante revanche, en menageant une de ces révolutions de palais, si fréquentes dans les pays orientaux et qui sont comme partie des habitudes du pays. Tout en négociant un traité de paix avec Nazer-zingue, ses affidés pratiquaient les nababs de celui-ci et les amenaient à conspirer contre leur souverain qui, un matin, tombait frappé de deux balles. Par un de ces revirements soudains si fréquents dans ces contrées, Mustapha, le prisonnier auquel, peu d'instants auparavant, son oncle avait ordonné de couper la tête, était proclamé soubab à sa place, c'est-à-dire souverain de plus de 35,000,000 de sujets, et se voyait acclamé par l'armée même de son rival.

Quelques jours après, l'heureux Mustapha entra à Pondichéry, où Dupleix lui fit une réception des plus solennelles. L'artillerie tonnait, les cloches sonnaient à toute volée, les tambours battaient aux champs, pendant que Mustapha s'asseyait sur un trône magnifique, où il voulut que Dupleix prit place à ses côtés.

A ces honneurs il ajouta des témoignages de reconnaissance plus positifs, de nouvelles et immenses concessions territoriales qui, de Khrisna au cap Comorin, ne comprenaient pas moins de deux cents lieux de côtes; puis de grandes largesses pécuniaires, en outre de 600,000 livres tournois à partager entre tous les membres de la famille de Dupleix, et une gratification de 1,250,000 livres pour le corps européen qui avait contribué à la victoire. Dupleix voyait réalisés, dépassés tous les rêves de son ambition; mais une catastrophe inattendue allait de nouveau tout remettre en question.

Mustapha partit pour prendre possession de sa soubabie. Mais en route une sédition éclata, et le prince, victime de son imprudence, tombait sous les balles des rebelles, avant que Bussy, qui commandait le corps français, pût

arriver pour le secourir. La position des Européens eût été critique sans le sang-froid et l'énergie de Bussy qui fit immédiatement proclamer soubah Salabetzingue, frère du mort, prince faible et incapable, mais tout dévoué en apparence aux Français, à qui il fit don de quatre nouvelles provinces.

Mais si de ce côté la situation semblait satisfaisante, il n'en était pas de même dans le Karnatic où Dupleix, pour maintenir Chanda-Saïd, avait à soutenir une guerre d'autant plus rude, que les Anglais, effrayés des progrès de la puissance française dans l'Inde, s'étaient déclarés les protecteurs de Mehemet-Ali-Kan, le compétiteur de Chanda-Saïd. Le génie de Dupleix cependant était à la hauteur des difficultés que lui créait cette alliance, bien qu'il eût à lutter contre des officiers tels que Lawrence, Saunders et surtout Clive depuis si célèbre. Malheureusement les moyens matériels lui manquaient trop souvent, et tandis que les renforts arrivaient sans cesse aux généraux anglais, Dupleix recevait à peine, à de longs intervalles, des recrues peu nombreuses. Il eût été facile au ministère d'expédier pour l'Inde quelques régiments qui auraient suffi pour assurer à Dupleix la supériorité de toute manière; mais le ministère restait sourd aux réclamations du gouverneur général, et la compagnie faisait de même.

Après avoir poussé aux acquisitions territoriales, elle s'était subitement refroidie à ce sujet, et quand Dupleix insistait pour de nouveaux sacrifices nécessaires afin de continuer la guerre, la compagnie, jugeant la situation à distance et au point de vue de ses intérêts commerciaux mal compris, répondait : *la paix! la paix!* et refusait les hommes et l'argent. Bien plus, la compagnie comme le ministère, habilement circonvenus par les intrigues des émissaires anglais, décidèrent de remplacer Dupleix. Au mo-

ment où le gouverneur général, après de graves échecs dans le Karnatic, se croyait en mesure de prendre sa revanche et d'établir définitivement la puissance de la France sur toute la péninsule, il vit arriver l'un des directeurs de la compagnie, nommé gouverneur à sa place et en même temps chargé de traiter de la paix (1754). Godeheu, sourd à tous les conseils de Dupleix, entra en pourparlers avec Saunders, diplomate habile autant que soldat intrépide, et finit par signer un traité de paix à des conditions telles qu'un historien anglais¹ a pu dire, ironiquement sans doute : « Il est douteux qu'aucune nation ait jamais fait d'aussi grands sacrifices à l'amour de la paix que les Français en cette occasion. »

Par ce traité, en effet, les Français perdaient tous les avantages qu'ils avaient conquis au prix du sang de tant de braves ; les Anglais au contraire obtenaient tout ce pour quoi ils avaient combattu et cela au prix d'engagements illusoires, comme la suite devait trop le prouver.

Dupleix, au désespoir de voir ainsi crouler par la base le magnifique édifice de cette grandeur à laquelle il avait consacré tant de talent et d'efforts, prit passage à bord d'un navire qui le ramena en France où l'attendaient les plus criantes injustices. Il mourut en pleine disgrâce en 1763, au lendemain de la publication d'un mémoire où il disait notamment :

« J'ai sacrifié ma jeunesse, ma fortune, ma vie à combler d'honneurs et de richesses ma nation en Asie... De malheureux amis, de trop faibles parents, des citoyens vertueux consacrent tous leurs biens pour faire réussir mes projets... ils sont maintenant dans la misère. Je me

1. Vilkes.

« soumetts à toutes les formes judiciaires; je demande,
« comme le dernier des créanciers, ce qui m'est dû. Mes
« services sont des fables, ma demande est ridicule; je suis
« traité comme le plus vil des hommes. Je suis dans la
« plus déplorable indigence. Le peu de bien qui me reste
« est saisi; j'ai été obligé d'obtenir des arrêts de sur-
« séance pour n'être pas traîné en prison. »

La postérité a relevé Dupleix encore plus que La Bourdonnais. Si celui-ci reste un des plus habiles marins de la France au dix-huitième siècle, Dupleix est l'un des plus grands hommes d'État à cette époque. Les Anglais eux-mêmes ont reconnu que c'est en s'inspirant des procédés de Dupleix qu'ils ont pu s'assurer la possession de l'Inde. Que le faible gouvernement de Louis XV ait compris les plans de ce grand homme et les ait favorisés, et l'Inde était française.

LE BAILLI DE SUFFREN

I

La victoire de Négatapam.

Suffren Saint-Tropez (Pierre-André de), né le 13 juillet 1726, au château de Saint-Cannat en Provence, embarqué comme garde-marine dès l'âge de dix-sept ans sur le vaisseau le *Solide*, fut, après plusieurs campagnes où il fit preuve d'autant de sang-froid que d'intelligence, nommé enseigne en 1748. C'est en cette qualité qu'il servait sur le navire le *Monarque* qui, après s'être vaillamment défendu contre l'amiral anglais Haw, dut amener son pavillon. La paix, signée la même année, rendit Suffren à la liberté.

Le repos ne pouvait convenir à ce caractère bouillant. Il se rendit à Malte, et ayant fait ses preuves contre les corsaires barbaresques, il fut reçu chevalier, puis commandeur de l'Ordre et enfin *bailli*. Ce titre devint pour lui comme une sorte de surnom ou plutôt de prénom glorieux et populaire par lequel il fut connu du public et plus tard

désigné par les historiens. « La postérité, » dit judicieusement un écrivain, n'a pas voulu séparer son propre nom de ce titre précieux qui ne s'obtenait alors que par des preuves éclatantes de bravoure. Le *bailli de Suffren* apparaît dans nos annales comme l'une des dernières grandes figures de cette milice vénérable de Malte, qui sut acquérir dans le monde chrétien tant de gloire et de célébrité. »

Lors de la reprise des hostilités en 1755, Suffren revint en France. Embarqué sur le *Dauphin-Royal*, puis sur l'*Orphée*, comme lieutenant, il prit part au combat livré entre Majorque et Minorque par la Galissonnière à l'amiral Byng, et à la suite duquel les Français victorieux s'emparèrent de Port-Mahon. L'année suivante fut moins heureuse pour Suffren de nouveau prisonnier des Anglais par suite de la capture de l'*Océan* sur lequel il naviguait. Un échange le rendit à la liberté au bout de quelques mois. Nommé capitaine de vaisseau, après une croisière dans le Levant, il prit le commandement du *Fantasque*, faisant partie de l'escadre de l'amiral d'Estaing. Suffren, dans un poste secondaire, rendit des services que, plus d'une fois, l'amiral se plut à signaler ; mais, pour mettre pleinement en relief les talents comme le courage du célèbre bailli, il fallait un vaste théâtre, il lui fallait le commandement en chef. Les circonstances allaient lui donner l'un et l'autre.

La France avait conservé dans l'Inde quelques établissements que les Anglais menaçaient comme ceux des Hollandais. Ces derniers proposèrent à la France une alliance maritime bientôt conclue et dont le premier résultat fut l'envoi d'une escadre française au secours de la colonie du cap de Bonne-Espérance vers laquelle on savait que le commodore Johnson se dirigeait avec une flotte.

L'escadre française, composée de cinq vaisseaux et deux frégates, était commandée par le bailli de Suffren, nommé

récemment chef d'escadre. Averti que l'escadre de Johnson avait relâché à Praya, l'une des îles du Cap-Vert, il va l'y chercher, l'attaque et lui fait éprouver de telles avaries qu'elle ne put continuer sa route, et la colonie du Cap, au lieu des Anglais ennemis, a la joie de saluer l'arrivée des Français victorieux, ses libérateurs. Après avoir débarqué au Cap les troupes destinées à renforcer la garnison, le bailli mit à la voile en se dirigeant vers l'île de France où il fit sa jonction avec l'escadre du comte d'Orves, et tous deux arrêterent le plan de la campagne qu'on allait entreprendre dans la mer des Indes. Les deux escadres réunies, formant une flotte de onze vaisseaux, trois frégates, trois corvettes et huit bâtiments de transport sur lesquels, outre les munitions et l'artillerie, étaient embarqués trois mille hommes de troupes aguerries, firent voile pour la côte de Coromandel. Mais bientôt l'amiral d'Orves, malade, remit le commandement en chef au bailli de Suffren ; la grande et glorieuse carrière de l'illustre marin commençait.

La flotte française, toujours continuant sa route pour Pondichéry, rencontra, le 17 janvier 1782, à quelque distance de Madras, l'amiral anglais, sir William Hughes, chargé de couvrir avec sa flotte Trinquemalé dans l'île de Ceylan. L'amiral anglais, jugeant l'occasion favorable pour combattre la flotte française gênée par la protection de ses transports, vint hardiment l'attaquer. Mais le bailli n'était pas homme à se laisser surprendre ; se plaçant résolument entre son convoi et la flotte anglaise, il salua celle-ci par un feu terrible, s'attaquant particulièrement, avec le *Héros* qu'il montait, au vaisseau amiral le *Superbe*, bientôt désarmé, ainsi que plusieurs autres navires qui eussent probablement été pris ou coulés bas, si tout à coup une brume épaisse, suivie d'un violent ouragan, ne fût venue séparer les deux adversaires.

Suffren alors, pendant que les Anglais regagnaient péniblement Trinquemalé, continua sa route pour Pondichéry et débarqua à Porte-Nuovo ses trois mille Français qui bientôt s'emparèrent de Gondelour. Ces troupes devaient prêter au besoin aide et concours au célèbre prince hindou Haider-Ali-Khan, l'ennemi déclaré des Anglais, avec lequel Suffren signa un traité d'alliance offensive et défensive. Puis le bailli remit à la voile pour aller à la recherche de la flotte anglaise qui, de son côté, s'était réparée. Une première rencontre eut lieu à la hauteur de Rovedieu, à l'est de Ceylan, mais sans résultat décisif, quoiqu'on se fût canonné pendant cinq heures. Il n'en fut pas de même à la bataille de Négatapam (6 juillet 1782), où les deux flottes se retrouvèrent en présence. De nouveau une furieuse canonnade s'engagea entre le *Héros* et le *Superbe* qui ne fut pas moins maltraitée que la première fois; l'amiral anglais vit son capitaine de pavillon tué à ses côtés. Plusieurs de ses navires, le *Monarque*, le *Worcester*, n'ayant pas été moins maltraités, il dut s'éloigner. Le bailli qui attendait des renforts en hommes et en vaisseaux de l'île de France, se rapprocha de la côte.

Dans ce combat de Négatapam, le vaisseau français, le *Sévère*, se vit tout à coup exposé au feu de plusieurs navires ennemis. La situation était critique; le capitaine la crut désespérée et il donna l'ordre d'amener son pavillon. Les officiers, qui ne partageaient pas les craintes de leur chef, encourageaient leurs hommes à la résistance, quand ils virent tout à coup descendre du grand mât le pavillon. Un cri de douleur et d'indignation s'échappa de toutes les poitrines.

— Que fais-tu là, malheureux ? s'écrie l'un d'eux nommé Dieu, au matelot placé près du grand mât et qui faisait glisser la corde.

— J'exécute l'ordre du capitaine.

L'officier hors de lui court à son chef qu'il aperçoit à quelques pas, l'interpelle avec véhémence : « A quoi pensez-vous, Monsieur, lui dit-il, quand le vaisseau n'a pas une avarie sérieuse, avec un équipage déterminé et brave, des officiers résolus, et à peine quelques hommes tués ou blessés, vous songez à vous rendre ? Ni les munitions, ni les armes, ni les hommes ne nous manquent et le combat doit continuer. »

Cela dit, laissant le capitaine atterré, il s'élance dans les batteries où les artilleurs que sa voix électrise redoublent leur feu. La mousqueterie, habilement dirigée, ne fait pas moins de ravages sur les navires ennemis dont la manœuvre semble hésitante et incertaine. Dieu, par une manœuvre heureuse et hardie, dégage le *Sévère* qui regagne son poste dans l'escadre. Le capitaine cependant s'était décidé, après l'algarade du lieutenant, à faire relever son pavillon ; mais cela ne put empêcher cette épigramme toute française et dont s'amusèrent fort officiers et matelots :

— Le capitaine du *Sévère* avait voulu se rendre aux Anglais, mais Dieu ne l'a pas voulu.

Après le combat, sir William Hughes envoya un parlementaire pour réclamer, au nom du roi d'Angleterre, un navire français qui s'était rendu à un bâtiment anglais puisqu'on l'avait vu amener son pavillon.

— Vous répondrez à l'amiral, dit Suffren à l'envoyé, qu'il n'est point à ma connaissance qu'un de mes vaisseaux se soit rendu. Si par un événement quelconque ce malheur fût advenu, sachez que je serais allé moi-même l'enlever au milieu de l'escadre anglaise. Mais dites à M. Hughes, que s'il croit de son devoir d'insister, il peut venir chercher ce vaisseau lui-même.

L'Anglais se le tint pour dit.

Le vainqueur, descendu à terre, eut une nouvelle entrevue avec Haider-Ali-Khan, venu de nouveau et de fort loin avec une armée pour faire visite au héros français ; dès qu'il l'aperçut, le sultan se leva et s'avança vers lui avec une grande vivacité ; puis il lui dit avec un accent ému et dont son regard attestait la sincérité :

— Avant votre arrivée à la côte, je me croyais un grand nomme et un grand général : mais vous m'avez éclipsé ; vous seul êtes un grand homme... Heureux le souverain qui possède un sujet aussi précieux que vous !

Puis il s'efforça de toutes les manières de prouver aux Français son estime et son affection, prodiguant à Suffren comme à ses officiers les riches cadeaux et, en dépit de l'étiquette orientale, les invitant à sa table. Ce fut presque avec des larmes qu'il se sépara de Suffren qui ne devait plus le revoir, car malheureusement ce vaillant prince, allié le plus sûr des Français, mourut peu de temps après ; il laissait un fils, trop jeune encore, qui devait être Tippou-Saïb.

II

Un héroïque désespoir !

Cependant Suffren, ayant reçu de l'île de France les renforts qu'il attendait, ne voulut pas tarder à mettre à exécution un projet qu'il méditait depuis longtemps. Assuré que

la flotte de sir Hughes ne se trouvait pas en ce moment à Trinquemalé, il fit voile pour Ceylan et bientôt il se trouvait devant le fort qu'il assiégea tout à la fois par terre et par mer, poussant les travaux et les attaques avec une extrême vivacité. La brèche ouverte, les fortifications en partie ruinées, la garnison décimée demanda à capituler. Suffren la remplaça par des troupes françaises et s'occupa en toute hâte de relever et réparer les fortifications. Les travaux n'étaient point achevés encore quand on lui signala l'approche de la flotte anglaise.

On imagine la stupeur et le dépit de sir Hughes quand sur les forts de Trinquemalé dont il ignorait la prise, il aperçut le drapeau français, en même temps que dans la baie se pressaient les vaisseaux ennemis où tout indiquait les préparatifs de l'appareillage sans doute pour venir l'attaquer. Ayant compté ses adversaires, il jugea prudent de donner l'ordre de la retraite alors que Suffren de son côté donnait celui de la poursuite. Mais une soudaine rafale vint contrarier ce mouvement. Des officiers en profitèrent pour représenter à l'amiral qu'il devait se contenter d'avoir vu fuir les Anglais et qu'il serait plus sage, au lieu de les poursuivre, de continuer à s'établir solidement à Trinquemalé sans exposer aux hasards d'un nouveau combat des équipages qui n'étaient qu'à moitié remis des fatigues du siège. Il semblait se rendre à ces observations lorsqu'un jeune garde-marine s'approchant lui dit que la flotte anglaise ne comptait que douze vaisseaux, c'est-à-dire deux de moins que la nôtre.

— Messieurs, dit alors Suffren, si les Anglais étaient en forces supérieures, je céderais à vos raisons ; contre des forces égales, j'aurais de la peine à me retirer ; mais contre des forces inférieures, il n'y a point à balancer, il faut combattre.

Et il donne l'ordre aux vaisseaux de se former en ligne de bataille; mais dans son impatience, sans trop prendre garde s'il était suivi, il s'avance avec trois vaisseaux seulement, le *Héros*, l'*Illustre*, l'*Ajax*, contre l'escadre anglaise; le reste de la flotte, retardé par un calme soudain qui paralyse la manœuvre, ne se met en marche que lentement, tandis qu'une brise fraîche, venant du large, favorise les évolutions de la flotte anglaise. Sir Hughes, d'un rapide coup d'œil, a compris l'avantage de la situation.

Il donne l'ordre à sa flotte tout entière de se diriger sur les trois vaisseaux, mais principalement sur le *Héros*, de façon à le cerner et l'isoler. L'incendie, qui se déclare en ce moment même à bord du *Vengeur*, ajoute au désordre de l'escadre française en favorisant la manœuvre des Anglais. Tous les feux de leurs navires convergeant à la fois sur le *Héros*, ce navire se trouva bientôt dans une position plus que critique, son pont couvert de blessés et de mourants, tout labouré par la mitraille et les boulets, sa coque trouée! Puis tout à coup on entend un horrible fracas; c'était la mâture presque entière du vaisseau qui tombait y compris le grand mât. Des applaudissements et des acclamations frénétiques éclatent à bord des navires anglais saluant à l'envi la chute de notre pavillon. Suffren debout sur la dunette, l'œil étincelant, s'exposant, comme par bravade, à tous les coups de l'ennemi, crie d'une voix éclatante :

— Des pavillons! des pavillons! qu'on apporte des pavillons blancs! qu'on en mette partout! que l'on en couvre le vaisseau pour prouver que nous ne nous rendons pas!

L'héroïsme de son désespoir exalte son équipage où tous les cœurs battent à l'unisson du sien.

— Vive l'amiral! vive Suffren! répondent à l'envi ces

former en ligne
s trop prendre
vaisseaux seule-
cadre anglaise ;
ne soudain qui
que lentement,
rge, favorise les
hes, d'un rapide
nation.

de se diriger sur
ur le *Héros*, de
qui se déclare en
oute au désordre
manœuvre des
convergeant à la
bientôt dans une
vert de blessés et
le et les boulets,
ntend un horrible
e du vaisseau qui
plaudissements et
bord des navires
pavillon. Suffren
exposant, comme
ni, crie d'une voix

u'on apporte des
tout ! que l'on en
s ne nous rendons
n équipage où tous
ndent à l'envi ces

braves multipliant leurs efforts. Deux des vaisseaux, qui serraient le *Héros* de plus près, voient tomber leurs capitaines, ce qui ralentit l'ardeur des marins ; le *Superbe*, qui ne montrait pas moins d'acharnement, criblé de boulets jusqu'à la flottaison, menace de couler bas. Au même instant, la brise du soir se levant de terre pousse au large les vaisseaux français, arrêtés malgré leurs officiers et leurs équipages et trop heureux de pouvoir enfin dégager leur chef. Il était temps : sur le pont du *Héros* gisaient quatre-vingt-dix-sept cadavres, dont deux lieutenants et un enseigne ; les blessés s'élevaient à plus de trois cents.

Cependant, ni d'une part ni d'une autre, on ne songea à recommencer le combat ; sir Hughes, qui voyait quatre de ses meilleurs vaisseaux, y compris le *Superbe*, menacés de couler, se hâta de gagner Madras tandis que Suffren, rentré dans la baie de Trinquemalé, après les soins donnés aux blessés, s'occupa de radoubes ses navires. Quinze jours à peine s'étaient écoulés, qu'il pouvait reprendre la mer.

Il alla porter des secours et des munitions à la garnison de Gondelour, renforcée, quelque temps après, par 2,500 hommes venus d'Europe ; puis, avec sa faible armée navale, il établit une sorte de blocus de l'embouchure du Gange à Madras, sans que sir Hughes essayât d'abord de s'y opposer. Mais, ayant reçu un renfort de six vaisseaux, il reprit ses anciens projets contre Gondelour qu'il résolut de bloquer par mer tandis que sir James Stuart l'assiégeait avec une armée de terre.

Suffren, retourné à Trinquemalé, en fut averti. Quoique maintenant inférieur en forces à l'ennemi, il ne pouvait songer à abandonner de vaillants compatriotes dont il avait la position critique.

Aussitôt qu'il lui fut possible, le bailli mit à la voile, et,

le 16 juin 1783, il se trouvait à la hauteur de Tranquebar d'où il eut avis que des navires anglais, mouillés dans la baie de Gondelour, étaient au nombre de dix-huit alors que lui-même n'en comptait que quinze. L'inégalité des forces et la nécessité de s'assurer de la situation réelle des assiégés obligeaient le bailli à une extrême prudence. Il manœuvra avec tant d'habileté qu'ayant réussi à tromper sir Hughes sur ses véritables projets, il put, à l'entrée de la nuit, mouiller à peu de distance de la place et communiquer avec les assiégés auxquels la présence des Français avait rendu courage.

Le matin, Suffren reconnut avec satisfaction que sir Hughes, par une manœuvre qu'il avait peine à comprendre, abandonnant sa première position, se trouvait plus au large. Pendant deux jours, les deux flottes luttèrent d'habileté et d'adresse dans leurs manœuvres, chacune d'elles voulant se ménager l'avantage du vent. Enfin, le soir du troisième jour, les deux armées se trouvant plus rapprochées, Suffren donna le signal du combat qui ne fut guère qu'une vive canonnade grâce au soin qu'eurent les Anglais de se tenir à distance. Au bout de deux heures environ, ces derniers, jugeant qu'ils ne gagneraient rien désormais à prolonger la lutte, cessèrent leur feu et s'éloignèrent laissant la mer complètement libre. Le blocus se trouvait ainsi levé.

« On se figurerait difficilement, dit éloquemment un historien¹, la joie de l'armée assiégée dans Gondelour lorsque au lever du soleil, ses yeux, fatigués depuis si longtemps des couleurs ennemies, purent contempler le pavillon blanc auquel la valeur de Suffren venait de don-

1. Hennequin. — *Essai historique sur la vie et les campagnes de Suffren*. In-8.

ner un nouvel éclat. On accourt sur le rivage; l'armée entière, oubliant que l'ennemi est sous les murs de la place, n'a plus qu'un seul désir, celui de voir l'amiral. Il paraît enfin... Bussy l'attendait sur la plage avec son état-major.

— Voilà notre sauveur ! dit ce général en le présentant à tous les officiers de l'armée.

« Alors les cris de joie se renouvellent, l'air en retentit et l'écho peut le porter jusque dans le camp ennemi. Suffren, étonné, se trouve tout à coup enlevé de terre et transporté dans un palanquin. Les soldats veulent ravir aux noirs l'honneur de le porter ; et malgré ses refus et sa résistance, il fait une entrée triomphale dans Gondelour au milieu des transports d'allégresse de l'armée et des habitants. »

Huit jours après, on apprit que la paix était conclue.

Suffren, jugeant désormais sa présence inutile dans l'Inde, s'embarqua pour revenir en France. Un trait, qui peint la générosité de son caractère, marqua son passage au cap de Bonne-Espérance. Par suite de l'interruption du commerce, beaucoup de colons hollandais se trouvaient ruinés et réduits à la misère. Suffren, touché de leur détresse, fit don à ces infortunés de tout ce qui lui revenait de ses parts de prise dans les campagnes de l'Inde ; c'était une somme considérable.

On comprend, après tant de glorieux exploits auxquels ajoutait la noblesse du caractère, quel accueil attendait le héros dans sa patrie. De Toulon à Paris, son voyage ne fut qu'une suite d'ovations populaires et il ne pouvait paraître en public sans être salué par des acclamations et des vivats auxquels sa modestie avait hâte de se dérober. L'accueil qu'il reçut à la cour ne fut pas moins flatteur. Le

roi¹, dans les termes les plus chaleureux, lui témoigna sa satisfaction en lui annonçant qu'il le nommait chevalier de tous ses ordres et qu'une cinquième charge de vice-amiral serait créée tout exprès en sa faveur. Une médaille, votée par les États de Provence, fut frappée en l'honneur de l'illustre marin : elle portait pour exergue : *Le Cap protégé ; Trinquemalé pris ; Gonderlour délivré ; l'Inde défendue ; six combats glorieux* ; les États de Provence ont décerné cette médaille (1784).

Malheureusement pour la France le bailli de Suffren ne devait pas jouir longtemps de sa gloire. Pendant l'année 1788, la crainte d'une guerre nouvelle avec les Anglais avait rendu nécessaire l'armement d'une flotte dont l'amiral devait prendre le commandement. Mais presque au moment de partir, il tomba malade gravement, et après avoir languï plusieurs mois, il expira le 8 décembre 1788.

A tous ses mérites, à ses mâles vertus, à ses rares talents, au génie militaire, Suffren joignait une qualité plus admirable parce qu'elle s'alliait, comme on l'a vu, à une indomptable énergie ; au courage inébranlable, il joignait la bonté, cette bonté dont Bossuet nous fait un si magnifique éloge et qu'il exalte comme un des plus glorieux attributs de la divinité. Suffren veillait avec une sollicitude vraiment paternelle sur ses équipages, et le dernier des matelots savait qu'au besoin sa bourse lui était ouverte et qu'il pouvait compter sur son illustre chef comme sur un ami et un bienfaiteur. Aussi, après sa mort, les vieux marins, qui avaient servi sous ses ordres, ne parlaient de lui qu'avec des larmes dans les yeux, et ils aimaient à rappeler ce dicton passé comme en pro-

1. Louis XVI.

verbe [dans la flotte et qui pourrait servir d'excellente
épigraphe pour la vie de l'illustre marin : « *Bon comme*
M. le bailli de Suffren. »

moigna sa
chevalier
de vice-
médaille,
l'honneur
Cap pro-
de défen-
ence ont

e Suffren
nt l'année
s Anglais
tte dont
s presque
, et après
bre 1788.
ses rares
e qualité
l'a vu, à
le, il joi-
fait un si
plus glo-
avec une
et le der-
lui était
stre chef
après sa
s ordres,
yeux, et
en pro-

D
fut
pro

D
pro
typ
cou
ros
dar
ma

DU COUËDIC

I

La « Surveillante » et le « Québec ».

Dans l'église Saint-Louis, à Brest, sur un tombeau qui fut érigé par ordre de Louis XVI, se lit cette inscription probablement dictée par le roi lui-même :

Jeunes élèves de la marine,
Admirez et imitez l'exemple du
Brave Du Couëdic !

Du Couëdic en effet est de ceux qu'on ne saurait trop proposer en exemple puisqu'il s'offre à nous comme le type du guerrier accompli, du héros véritable, joignant au courage héroïque toutes les vertus chrétiennes et la générosité la plus sublime. Dans sa trop courte carrière cependant, il ne compte guère qu'un fait d'armes éclatant ; mais les péripéties étonnantes et variées de ce drame

militaire et la conduite de Du Couëdic le rendent à jamais mémorable.

Le 4 octobre 1780, le lieutenant de vaisseau Du Couëdic reçut l'ordre d'appareiller avec la frégate la *Surveillante* qu'il commandait et le côtre l'*Expédition* pour aller à la découverte d'une escadre de six vaisseaux anglais qui devait sortir de Portsmouth. Or, par une singulière coïncidence, le même jour, la frégate anglaise le *Québec* (capitaine Farmer) et le côtre *Rambler* quittaient la côte d'Angleterre avec des instructions analogues. Ces frégates et les petits navires étaient d'égale force et montés tous quatre par des équipages d'élite. Deux ou trois jours après leur sortie du port, le 6 octobre, au soleil levant, les croiseurs s'aperçurent et, d'après leur mâture et les signaux, se jugèrent ennemis. Les pavillons, hissés des deux côtés en même temps, confirmèrent ces soupçons et tout aussitôt, de part et d'autre, on se prépara au combat. Quelques mots, avant d'aller plus loin, sur les deux commandants des frégates, Farmer et Du Couëdic.

Farmer avait longtemps servi aux Indes Orientales où il s'était fort distingué. Un zèle et une ardeur infatigables, des actions hardies, avaient à diverses reprises attiré sur lui l'attention de ses chefs et de l'amirauté. Pour ces motifs, il avait obtenu de celle-ci le privilège de composer son équipage de matelots, ayant déjà servi sous ses ordres, il s'en présenta trois fois plus qu'il n'était besoin et Farmer n'eut que l'embarras du choix ; il put ainsi se former un équipage dont le capitaine n'était pas moins sûr que les marins l'étaient de leur chef de qui l'on a dit : « Un grand désir d'aventures formait comme le fond de ce brave officier. »

Au service depuis 1756, Du Couëdic possédait une expérience consommée. Des combats, des désastres, des nau-

frages avaient mis à plus d'une épreuve la fermeté de son âme ; il avait même eu à lutter contre la peste quand elle sévissait dans l'escadre de Dubois de Lamothe. Dans une croisière après la bataille d'Ouessant, il avait capturé le corsaire anglais le *Spit-Fire*, malgré sa résistance opiniâtre.

Comme Farmer, il avait obtenu de choisir lui-même ses matelots, tous marins éprouvés et dévoués. Cet équipage d'élite formait comme une grande famille dont le capitaine était le père autant que le chef. Cependant, par une circonstance toute à l'honneur de Du Couédic, il s'était séparé d'une partie de ces braves un peu malgré eux et non sans regret de son côté. A la fin de la dernière campagne, une maladie épidémique avait fait de grands ravages sur plusieurs vaisseaux au point que la manœuvre, faute de bras, leur devenait impossible. Le comte d'Orvilliers donna l'ordre aux vaisseaux épargnés ou moins maltraités de céder aux autres une partie de leurs équipages. Les capitaines obéirent, Du Couédic choisit parmi ses matelots cinquante des meilleurs et des plus robustes. Cet acte de généreuse abnégation fit grand bruit dans la flotte.

Sur le pont de la *Surveillante* voici ce qu'on voyait avant le combat : tous les préparatifs terminés, le capitaine, un chrétien des anciens jours, réunit tout son équipage sur le pont. Alors l'aumônier du bord, d'après l'invitation de Du Couédic, s'avança et prononça d'une voix émue une courte et chaleureuse exhortation qu'il termina par ces mots : « Dieu récompense les braves
« soldats, ceux qui servent le prince et la patrie avec zèle
« et courage : mais il rejette loin de lui les âmes faibles et
« timides. Mourir pour son roi et pour son pays est aussi
« une sorte de martyre. Faites donc votre devoir en bons
« Français, en vaillants chrétiens ! »

Officiers et soldats témoignent par leurs regards, par leur attitude, que ce langage trouve un écho dans leur cœur. Après s'être agenouillés sous la bénédiction du prêtre, ils se relèvent en faisant le signe de la croix et courent chacun à son poste. La *Surveillante* ouvre le feu auquel le *Québec* répond, mais seulement quand il se trouve à demi-portée de son adversaire. Du Couëdic, pour prendre sa revanche, attend qu'il soit plus près encore et commande le feu de façon à ce que la mousqueterie vienne en aide au canon. En même temps, il manœuvre pour garder l'avantage du vent que Farmer, par d'incessantes et rapides évolutions, essaie, mais en vain, de lui ravir. Pendant qu'au milieu d'un nuage de plus en plus épais et condensé de fumée, les deux navires, tout à la fois se cherchant et s'évitant, tournoyant, bondissant, virant, voltant sur l'onde écumante, luttent d'adresse et d'habileté, l'artillerie tonne sans relâche, la mousqueterie continue ses décharges, soit par des feux de file prolongés, soit par les coups plus sûrs des tirailleurs postés dans les haubans.

Des deux côtés cependant déjà les pertes étaient grandes, les victimes nombreuses ; les blessés encombraient les ambulances ; les ponts se jonchaient de cadavres. Ce terrible spectacle ne fait qu'exalter les courages. La Bentanaie, premier lieutenant de la *Surveillante*, a le bras emporté par un boulet ; après l'opération et le pansage, il remonte à son poste. Ainsi fait le second lieutenant, le chevalier de Lostanges, qui avait eu l'œil crevé et une partie de la joue arrachée. Un autre officier, Penquière, est atteint mortellement d'une balle ; il essaye de courir pour exécuter un ordre qu'il a reçu, lorsqu'il tombe mort. Du Couëdic lui-même, atteint de deux blessures, essuie le sang qui couvre son visage et continue d'une voix ferme à donner ses ordres.

Tout à coup cependant des cris de joie bruyante éclatent sur le pont du *Québec* où l'on croit que la frégate ennemie amène son pavillon parce que celui-ci, dont la drisse a été coupée par un boulet, vient de tomber à la mer. Mais le second pilote de la *Surveillante*, l'héroïque le Maneq, s'en est aperçu. Aussitôt, saisissant un nouveau pavillon, il grimpe au mat d'artimon et l'y attache solidement après l'avoir agité quelque temps pour qu'il soit bien vu des Anglais, en accompagnant ce sublime défilé du cri de : *Vive le roi !* On le voit calme, intrépide, sous une grêle de balles dont, par une sorte de miracle, pas une ne l'effleure.

Mais bientôt, les cris de joie de nouveau retentissent sur le *Québec*, en même temps que, sur le pont de la *Surveillante*, s'entend un horrible fracas ; les trois mâts viennent de s'écrouler à la fois, et encombrement le pont, menaçant par leur poids de faire chavirer le navire.

— Matelots ! crie Du Couëdic, vite ! la hache ! et qu'on jette à la mer ces tronçons !

L'ordre est exécuté, la frégate se relève et son équipage à son tour bat des mains en voyant le *Québec*, tout à l'heure si triomphant, éprouver la même fortune ; tous ses mâts tombent à la fois, précisément du côté de la *Surveillante*, comme pour faciliter l'abordage.

Du Couëdic réunit ses matelots les plus valides auxquels il fait distribuer les sabres et les pistolets d'abordage. A leur tête on voit trois jeunes gardes-marines, tous neveux du capitaine et qui attendent impatiemment le signal. Du Couëdic, à ce moment même, est atteint d'une nouvelle et plus grave blessure au bas ventre. Un instant, il chancelle ; mais, dominant la douleur et arrêtant d'un geste ses neveux qui veulent courir à son secours :

— Allons, jeunes gens, leur dit-il gaiement, voilà le moment de songer à l'honneur de la famille, en avant !

Ils vont s'élancer... quand soudain un tourbillon d'épaisse fumée à travers laquelle on voit briller des flammes sort du *Québec*. L'incendie vient de se déclarer à bord de ce navire et ses progrès sont si rapides que la chaleur se fait sentir sur le pont même de la *Surveillante* dont le beaupré s'enflamme. Les gardes-marines parviennent à l'éteindre et, par l'ordre de Du Couëdic, tous les matelots valides aident à la manœuvre pour éloigner la *Surveillante* du navire qui menace de lui communiquer l'incendie. Mais le généreux officier n'en songe pas moins au salut de ceux qui pour lui ne sont plus des ennemis. Il entend les cris de détresse qui s'élèvent du *Québec*.

— Mes enfants, crie-t-il aux matelots, vite à la mer le canot, la seule embarcation qui nous reste. Maintenant ces hommes ne sont plus nos ennemis, ce sont des chrétiens ! ce sont des frères !

Les matelots à l'envi se précipitent vers le canot ; mais leur empressement même devient fatal. Le canot qu'on enlève heurte en passant un canon qui le crève, et à peine il touche la mer qu'il coule à la grande douleur du capitaine et de ses braves matelots, désespérés de leur impuissance.

tourbillon
t briller des
se déclarer à
rapides que la
Surveillante
marines par-
Couëdic, tous
ur éloigner la
communiquer
ge pas moins
es ennemis. Il

Québec.
e à la mer le
e. Maintenant
ont des chré-

canot ; mais
canot qu'on
ve, et à peine
leur du capi-
e leur impuis-

vainqueurs et vaincus.

Sur le pont du *Québec* cependant s'offrait un spectacle à la fois sublime et terrible. Farmer, atteint de trois blessures, n'en restait pas moins à son poste s'occupant du sauvetage, après avoir reconnu l'impossibilité de se rendre maître de l'incendie. La frégate avait conservé son grand canot, mis à la mer dès le commencement de l'action. Le capitaine, quand il le voit suffisamment rempli, ordonne à son premier lieutenant, John Roberts, blessé également, de descendre pour en prendre le commandement.

— Non pas moi, répond le généreux lieutenant, mais vous, capitaine, qui êtes plus grièvement blessé. Je resterai.

— Faites ce que je dis, répond Farmer qui doit user de son autorité pour se faire obéir.

Le canot s'éloigne du navire, mais trop chargé, il coule avec tous ceux qui le montaient. Quelques matelots seulement peuvent s'accrocher à des avirons ou à des débris et s'efforcent de gagner à la nage la frégate française. Ainsi font les matelots restés sur le navire et qui se précipitent à la mer ; mais la plupart ont bientôt disparu, une quarantaine environ purent atteindre la *Surveillante*. Quoique le voisinage du *Québec* soit dangereux, Du Couë-

dic, tout en se tenant à distance, ne pouvait se décider à quitter le lieu du sinistre tant qu'il lui restait l'espoir de sauver encore quelques naufragés.

Du Couëdic avait espéré que l'*Expédition* ou le *Rambler*, qui, d'un commun accord, avaient cessé le feu, pourraient venir au secours du *Québec*. Mais tous deux, désemparés, dématés, ne marchaient qu'avec une extrême lenteur; il semblait impossible qu'ils pussent arriver à temps.

D'un autre côté, le vent, se levant de plus en plus, pousse le *Québec* vers la *Surveillante* sur laquelle tombent des débris enflammés; de nouveau la voilure du beaupré prend feu. Le péril devient imminent et la manœuvre pour y échapper plus difficile. Sans l'aide des Anglais recueillis à bord on n'y eut pas réussi.

Peu s'en fallut cependant que tous ces efforts ne fussent inutiles. Sur le pont du *Québec* on entend tout à coup des cris plus déchirants en même temps que de tous les côtés à la fois, par toutes les embrasures et les fentes, on voit jaillir les flammes dans lesquelles disparaît le généreux Farmer. Puis c'est comme une trombe rougeâtre et enflammée qui sort de l'entrepont. Un sifflement prolongé se fait entendre, suivi d'un fracas épouvantable qui ébranle la mer jusque dans ses dernières profondeurs. Le *Québec* avait fait explosion couvrant de ses débris la *Surveillante* qui se trouvait à peine à quarante toises et qui, par le contre-coup de l'explosion, s'inclinant sur le côté, parut sur le point de sombrer.

La voix mâle du capitaine, toujours calme et attentif, rappela l'équipage à la manœuvre et le navire se releva. Le péril évité, le salut du navire assuré, Du Couëdic fait signe de la main qu'il veut parler. On l'entoure, officiers et matelots, Anglais et Français. « Alors, dit M. Barchou de Penhoen, un des historiens qui ont le mieux raconté

ce glorieux épisode de nos annales maritimes, tous prêtent l'oreille, un silence religieux s'établit. Du Couëdic commence par adresser au reste de ses braves matelots des éloges bien mérités sans doute sur le zèle, la bravoure, l'obéissance, le sang-froid dans le péril dont ils ont donné tant de preuves dans le courant de la journée. Les matelots anglais reçoivent de sa bouche le même tribut d'éloges, il ajoute que : « c'est leur arrivée à bord de la *Surveillante*, l'énergie qu'ils ont déployée, qui ont fait le salut de la frégate, que sans eux elle coulait nécessairement faute de bras pour la manœuvrer ; que, d'un autre côté, leur pavillon national qu'ils avaient si vaillamment défendu, flottait encore au haut de la frégate lorsqu'elle a sauté ; que loin de sa pensée est l'orgueil de croire que Georges Farmer eût jamais devant lui amené ce pavillon ; qu'en conséquence il n'a saurait voir en eux des prisonniers de guerre, mais des naufragés arrachés au péril imminent ; qu'ils ne sont point des captifs, des vaincus au milieu d'un équipage ennemi ; qu'ils doivent se croire au contraire au milieu d'amis, de libérateurs plus heureux de les avoir arrachés aux périls qui les menaçaient qu'ils ne sauraient l'être d'y avoir échappé eux-mêmes. » Les matelots français dignes d'entendre un tel langage, se montrent animés des sentiments que leur capitaine vient d'exprimer ; ils mettent ce qu'ils ont de vivres et de vêtements à la disposition des nouveaux venus, car de ceux-ci le plus grand nombre était nu ou à peu près nu.

Cependant les neveux de Du Couëdic comme ses officiers le pressent de songer à lui-même et de faire panser ses blessures ; la frégate ne courait plus de danger. Il se rend enfin à ces conseils et remet le commandement du navire à M. Dufresneau, le seul des officiers qui n'eût pas été

grièvement blessé. Celui-ci donna l'ordre de gouverner vers l'extrémité ouest de la Bretagne, chose peu facile avec un navire qui n'avait plus ni mâts ni voiles et où l'on devait craindre à chaque instant de voir les voies d'eau mal fermées se rouvrir. Le vaisseau se trainait plutôt qu'il ne marchait suivi péniblement par l'*Expédition* qui avait pu enfin le rallier et ne se trouvait guère en meilleur état.

« L'heure arriva de la prière du soir, dit l'écrivain déjà cité, prière à laquelle on ne manquait jamais alors sur les vaisseaux de guerre ; en ce moment, sur le pont couvert de morts, de mourants et de blessés, au milieu de tant de périls pour ces hommes que quelques poignées d'étoupe défendaient seules contre l'abîme, elle dut avoir plus de solennité que de coutume. Anglais et Français l'écoutèrent avec un égal recueillement. Lorsqu'elle fut terminée, l'équipage songea enfin à prendre quelque repos et tous s'étendirent sur le pont. »

Quelques heures après, un cri tout à coup retentit qui réveilla les dormeurs : *Terre ! terre !* A quelque distance en effet, dans l'obscurité un point lumineux se laissait entrevoir ; c'était l'île d'Ouessant qui, avec le soleil levant, apparut à tous les yeux. Bientôt l'on vit s'approcher de nombreux bateaux pêcheurs, empressés d'offrir leurs services. Dix d'entre eux furent choisis pour remorquer la frégate ; c'est ainsi qu'elle put arriver à Brest où se trouvait la flotte franco-espagnole qui la salua de ses plus chaleureuses acclamations. Des matelots des deux nations étaient montés à bord pour remplacer aux manœuvres les marins de la *Surveillante*. Avant même que la frégate fût entré dans le port, des chaloupes, amenant des chirurgiens, avaient apporté en même temps tout ce qui était nécessaire aux blessés pour lesquels la sympathie éclatait profonde, unanime, dans la ville comme sur la flotte. Les

visiteurs arrivaient en foule. Quelques personnages d'un rang élevé seulement furent admis et aussi de charitables dames, entre autres la princesse d'Hénin, la duchesse de Lauzun, qui prodiguèrent aux blessés les éloges, les secours, les consolations.

— On prétend, dit madame de Lauzun à l'un d'eux, que le pavillon du *Québec* était cloué à son grand mat ; qu'en conséquence il ne pouvait l'amener ; cela est-il vrai ?

— Je l'ignore, madame, mais ce que je sais, c'est que le nôtre était cloué dans le cœur de notre capitaine.

Du Couédic parut très sensible à ces preuves multipliées de sympathie :

— Ah ! mesdames, répétait-il, ah ! messieurs que je me trouve heureux et fier du bon accueil que vous voulez bien faire à ma pauvre frégate !

Aussitôt qu'il fut possible, les blessés et Du Couédic furent transportés à terre. L'entrée dans la ville du vaillant Breton, porté dans une litière toute pavoisée de drapeaux, fut un véritable triomphe. Peu de jours après, il recevait, avec sa nomination de capitaine de vaisseau, une lettre du ministre de la marine écrite au nom du roi et qui se terminait par ces mots : « Ne vous occupez, monsieur, que de votre santé ; jouissez de la gloire que vous avez acquise. Le roi veut avoir de vos nouvelles. » Le comte de Durfort, gouverneur de Saint-Malo, était donc bien l'interprète des sentiments du prince quand il écrivait à Du Couédic : « La nation, monsieur, vous doit de l'admiration ; le roi aussi et de plus de l'amitié. Henri IV n'était-il par l'ami des braves de son temps ? »

Les récompenses ne manquèrent pas aux officiers, ni aux marins de l'équipage. Du Couédic ne profitait de son crédit que dans l'intérêt de ces derniers ; il ne se lassait

pas dans ses recommandations au ministre en faveur des blessés, des veuves et des orphelins. Parfois, tout heureux de sa réussite, il disait avec bonhomie.

— Eh bien ! Messieurs, qui vous l'aurait dit, il y a quelques semaines ? Voilà le chevalier du Couëdic, cinq ou sixième cadet, devenu un homme à protection.

Malheureusement cette protection allait manquer bientôt à ceux pour lesquels si volontiers elle se prodiguait. La blessure que le capitaine avait reçue au bas-ventre, la seule qui donnât de l'inquiétude, la balle n'ayant pu être extraite, avait paru néanmoins vouloir se guérir ; mais tout à coup on s'aperçut de l'existence d'un dépôt considérable à l'intérieur et qui devait, en se déchirant, amener un dénouement fatal. « L'annonce de ce résultat, dit M. de Penhoen, ne surprit ni ne troubla Du Couëdic. Il se hâta pourtant de se confesser, reçut les sacrements de l'Église et, sans efforts, sans convulsions, sans délire, rendit l'âme le 7 janvier 1780, prêt à comparaître devant le Dieu de sa croyance, le front aussi calme qu'en face des Anglais, qu'à l'abordage du *Québec*. »

Cette mort fut un deuil universel. Louis XVI, en particulier, s'en montra vivement affecté. En outre du monument dont nous avons parlé, érigé par ses ordres dans l'église de Brest, il décida que les trois jeunes enfants de Du Couëdic seraient adoptés par la France, et qu'une large pension serait assurée à la veuve.

Sur l'invitation du maréchal de Castries, ministre de la marine, trois tableaux, représentant le combat de la *Surveillante* et du *Québec*, furent exécutés par M. de Rossel, officier de marine et peintre distingué. Le premier eut une place d'honneur dans la salle d'audience du roi ; le second fut donné au brave de Lostanges et le troisième, de la part du roi, à la veuve de Du Couëdic... Un

dramatique épisode se rattache à ce dernier tableau.

Douze ou treize années après, alors qu'à Brest, comme ailleurs, des misérables, se qualifiant patriotes, avaient organisé ce gouvernement tyrannique, si bien nommé *la Terreur*, Madame Du Couédic vit un matin sa maison envahie par une horde de sicaires venue sous prétexte d'y chercher les émigrés, les prêtres et les armes qu'on y prétendait cachés. On ne trouva rien ni dans les caves ni dans les armoires ; dans celles-ci comme dans les meubles, pas d'argenterie, pas même d'argent, car la digne veuve, ne touchant plus sa pension, sa principale ressource, se trouvait presque dans la misère.

Les envahisseurs furieux brisent les meubles, déchirent les tentures et les rideaux ; ils font plus, ils outragent la veuve du héros par de grossières injures. L'un d'eux va même jusqu'à lever la main sur elle. Alors, la noble femme indignée se place au-dessous de *la Surveillante* qu'elle montre du doigt :

— Voilà, s'écrie-t-elle avec force, comment mon époux est mort pour la patrie. Sont-ce là des honneurs réservés à sa veuve ?

A la vue de cette femme qui semble rayonner de l'aurole glorieuse de son mari, les patriotes s'arrêtent confus, interdits. Ils se consultent du regard ; puis ils se retirent l'un après l'autre. Dès lors la maison de la veuve du héros breton fut respectée même aux plus mauvais jours.

BOUGAINVILLE

Une heureuse navigation.

Fils d'un notaire de Paris; né le 11 novembre 1729, Bougainville après de brillantes études dans un collège de l'Université, fut reçu avocat au parlement. Mais sa vocation l'entraînait ailleurs; bientôt il laissa l'étude des lois pour entrer comme aide-major dans le bataillon provincial de Picardie. Aide-de-camp de Chevert à Sarrelouis en 1754, il mérita l'estime de cet illustre soldat comme plus tard celle de Montcalm dont il fut également l'aide-de-camp. Après avoir pris une part glorieuse à cette héroïque défense du Canada, qui rend le nom de Montcalm à jamais célèbre, il fut le témoin attristé de la mort de son vaillant chef et ami, catastrophe qui décida du sort de la colonie.

A son retour en France, il alla servir quelque temps à l'armée d'Allemagne, puis enfin il fut mis sur la voie de sa vocation véritable. La pensée lui était venue de fonder

un grand établissement dans les îles Malouines. Des armateurs de Saint-Malo, entrant dans ses vues, équipèrent des navires dont Bougainville, avec l'agrément du roi qui le nomma capitaine de vaisseau, prit le commandement (1762). Mais peu après le débarquement, pendant que les colons s'installaient, les Espagnols protestèrent affirmant leur droit antérieur de propriété sur les îles. On leur donna raison à Paris, sous la réserve cependant d'une indemnité stipulée pour dédommager les armateurs de leurs dépenses. Bougainville en conséquence reçut la mission d'aller faire remise des îles aux Espagnols. Il partit sur la frégate la *Boudeuse* qu'accompagnait la flûte l'*Étoile*, mise à sa disposition pour un grand projet auquel le ministre avait donné son approbation.

L'affaire des Malouines réglée, Bougainville se rendit à Montévidéo d'où il repartit pour exécuter le voyage autour du monde « qui a illustré son nom, et est devenu son premier et son plus beau titre de gloire, comme navigateur. »

Dans ce voyage de circumnavigation qui dura trois années, il enrichit la géographie de découvertes nombreuses. En quittant la rivière de la Plata, il pénétra dans le grand Océan ou mer du Sud par le détroit de Magellan. Après une navigation laborieuse et périlleuse, il découvrit le premier l'*Archipel Dangereux* et l'*Archipel des Navigateurs*, aborda à Taïti, la plus considérable des îles de la Société peu connues encore. Il signala aussi, mais à tort, comme nouvelles, des îles qu'il appela les *Grandes Cyclades* et que l'Espagnol Quiros, dès l'année 1606, avait visitées et nommées *Terres du Saint-Esprit*. Cook à son tour, en 1774, leur donna le nom de *Nouvelles-Hébrides* qui leur est resté.

Les nombreux récifs que Bougainville rencontrait à l'Ouest lui firent modifier sa route, en se dirigeant vers le

nord ; c'est ainsi qu'il traversa le détroit appelé depuis de *Bouguinville*, et découvrit la grande île qui porte son nom, ainsi que beaucoup d'autres îles au nord de la Nouvelle-Guinée. Après une relâche à Batavia, il fit voile pour la France où la publication de son *Voyage* donna une grande popularité de son nom. Chose remarquable et qui prouve la sollicitude du capitaine pour ses équipages, pendant un si long voyage, sous des latitudes très diverses et dans des circonstances souvent critiques, Bougainville n'avait perdu que sept hommes par suite de maladies ou d'accidents. On lui donne cette louange encore que, dans ses relations avec les sauvages, il savait merveilleusement se concilier leur amitié. Trente ans après, d'Entrecasteaux, abordant à l'île de Bornéo, y trouva encore deux vieillards qui avaient connu Bougainville et qui en entendant prononcer son nom ne purent retenir leurs larmes. On sait également qu'un jeune insulaire d'O-Taïti (*Aotourou*), gagné par la bienveillance du capitaine, avait voulu le suivre en France, et l'on espérait beaucoup de sa vive intelligence pour aider plus tard à civiliser ses compatriotes. Malheureusement, en revenant, il mourut de la petite vérole à Madagascar.

Pendant la guerre d'Amérique, Bougainville, qui s'y distingua, fut nommé chef d'escadre. Nommé vice-amiral, le 1^{er} janvier 1792, il ne crut pas devoir accepter cette nouvelle position par des motifs qu'il explique dans une remarquable lettre adressée par lui au ministre (22 février) :

« Monsieur, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait
« l'honneur de m'écrire et la liste de la nouvelle formation
« de la marine. Mon devoir envers la patrie me fait une
« loi de ne point accepter un grade éminent qui serait un
« titre sans fonctions. La discipline militaire, cette disci-

« pline sainte, sans laquelle ne peut exister une armée
« navale surtout, est anéantie. Un officier général n'y sau-
« rait agir sans coopérateurs, et je cherche vainement
« ceux qui joignent à la théorie la science des manœuvres
« d'armée et la pratique des combats. Après une longue
« patience de leur part, les excès répétés d'une insubordi-
« nation, consacrée par l'impunité, les ont éloignés du
« théâtre de leurs travaux. Daignez, Monsieur, être auprès
« du Roi l'interprète de mes sentiments. Je serai bien
« malheureux si je ne puis dévouer mes derniers jours au
« service de mon pays et terminer ma carrière comme je
« l'ai commencée. Je suis, etc. »

Élu membre de l'Institut à son organisation en 1796, l'illustre marin fut fait sénateur et comte sous l'empire ; après une vieillesse vigoureuse, exempte de toute infirmité il mourut, en 1811, âgé de quatre-vingt-neuf ans, des suites d'une maladie courte mais violente qui triompha en quelques jours de sa constitution si longtemps robuste.

Bougainville, d'une humeur gaie et joyeuse, avait l'extérieur noble, des manières élégantes, l'air d'un vrai gentilhomme. Jeune, il se montrait quelque peu prodigue, aussi un sien oncle, excellent homme, qui lui ouvrait volontiers sa bourse dans les moments critiques, disait de lui parfois en souriant : *Mon bien cher neveu !*

LA PÉROUSE

ET

DUMONT D'URVILLE

I

Catastrophes.

En 1822, M. de Rossel, dans la *Biographie universelle*, disait avec l'expression du découragement :

« Toutes les recherches ont été sans succès. Aucune trace de La Pérouse n'a été découverte chez les habitants des îles des Amis, les plus civilisés de tous ceux que l'on a visités... Les habitants des autres îles dont il est question dans la dernière lettre de La Pérouse n'en ont pas conservé de souvenir. Aucun de ces rivages n'a offert de débris qui pussent aider à former quelque conjecture. Tout porte à croire que l'infortuné navigateur et ses compagnons ont péri en se rendant de Botany-Bay aux îles des Amis. Nous ignorerons probablement toujours l'e

déplorable événement qui a causé leur perte. Nous pouvons supposer successivement tous les malheurs qui menacent les navigateurs isolés au milieu de mers inconnues... L'intérêt que toute l'Europe a pris au sort de nos malheureux compatriotes lui a fait accueillir avec empressement tous les bruits propres à ranimer ses espérances ; mais aucun de ces bruits n'a pu résister à l'examen le plus impartial et le plus sévère. Cet article est écrit en 1822, il y a trente-quatre ans que La Pérouse aurait dû être de retour. »

Ainsi s'exprimait le biographe, et quelques années à peine s'étaient écoulées, que le problème qui semblait à jamais insoluble se trouvait résolu. Dumont d'Urville, qu'avait précédé l'américain Dillon, retrouvait au milieu des récifs qui bordent l'île de Vanikoro, dans l'Océanie, des débris en tout genre qui n'avaient pu appartenir qu'à l'*Astrolabe* et à la *Boussole* et prouvaient que ces écueils avaient été témoins de la catastrophe, témoins longtemps muets à la vérité, parce qu'il ne s'était présenté personne pour les interroger. Mais disons d'abord ce qu'était l'illustre et infortuné navigateur dont la fin mystérieuse avait si longtemps tenu en éveil une curiosité sympathique.

La Pérouse (Jean-François Galaup de), naquit en Albi vers le milieu du dix-huitième siècle (1741) ; sa vocation de marin se révéla de bonne heure. Dès l'âge de quinze ans reçu garde-marine, nous le voyons servant en cette qualité sur le vaisseau le *Formidable*, qui faisait partie de l'escadre du maréchal de Conflans, lorsqu'elle fut attaquée par la flotte anglaise sous les ordres de l'amiral Hawke. Le combat, qui se livra à la hauteur de Belle-Isle, fut des plus acharnés ; mais la victoire obstinément disputée se déclara enfin pour les Anglais. Le *Formidable*, après la plus héroïque défense, se vit forcé d'amener son

pavillon. La Pérouse, qui avait fait vaillamment son devoir et qui était blessé, fut au nombre des prisonniers. Rendu bientôt à la liberté, il fit avec distinction plusieurs campagnes qui lui méritèrent le grade d'enseigne (1^{er} octobre 1764), puis celui de lieutenant de vaisseau (1 avril 1775).

La Pérouse, pendant les années de paix qui suivirent la guerre de sept ans, ne fit guère que de courts et rares séjours à terre, et par de continuels voyages, il acquit une connaissance de plus en plus complète de son métier. Quoique jeune encore, il comptait au premier rang des officiers qu'on estimait pour la science, l'expérience, autant que pour le courage. Aussi la guerre ayant commencé avec l'Angleterre, fut-il appelé au commandement de la frégate l'*Amazone*, qui faisait partie de la flotte du comte d'Estaing, et il prit une part glorieuse à la victoire remportée en Amérique sur la flotte anglaise, commandée par l'amiral Byron.

Promu, en 1780, au grade de capitaine de vaisseau, La Pérouse, après une brillante croisière sur les côtes de la Nouvelle-Bretagne, fut chargé par le cabinet de Versailles, d'une mission difficile autant que périlleuse, celle de détruire les établissements de la compagnie Anglaise de la baie d'Hudson. Le 31 mai 1782, il quittait la rade du Cap Français avec le vaisseau le *Sceptre* de soixante-quatorze, la trégate l'*Astrée* et la corvette l'*Engageante*. Quinze jours après, l'escadre, malgré les glaces et les brunes, pénétrait dans la baie d'Hudson, et à quelques jours de distance, La Pérouse s'emparait du fort du prince de Galles et de celui de New-York, qu'il rasa l'un après l'autre. La Pérouse honora sa victoire par un noble trait d'humanité. Il apprit de quelques soldats tombés en son pouvoir avec le fort, que plusieurs de leurs camarades

s'étaient enfuis dans les bois, à l'approche des Français, par une sorte de terreur panique. Ne les ayant point vu reparaitre, après quelques jours d'attente, et forcé de mettre à la voile, il craignit que, lui parti, les fugitifs ne fussent exposés à mourir de faim ou ne tombassent sous le tonahawk des Indiens. Par une généreuse prévoyance, il eut soin de laisser à terre, des armes et des provisions. De pareils traits font autant d'honneur à La Pérouse que les plus brillants faits d'armes et les découvertes les plus belles.

La paix ayant été signée de nouveau avec l'Angleterre, Louis XVI, prince éclairé autant que bon et humain, qui avait témoigné pour la marine une sollicitude particulière, voulut faire faire un grand voyage d'exploration et de circumnavigation.

« Ce prince, dit M. de Rossel, avait des connaissances très-étendues en géographie; la lecture des voyages lui avait donné une grande prédilection pour tout ce qui avait quelque rapport à la navigation : ceux de Cook surtout, qui l'avaient frappé davantage, lui inspirèrent le désir d'ordonner une campagne de découvertes pour faire participer les Français à la gloire que ce navigateur avait procurée à sa nation. Les vues du monarque s'étendirent en même temps sur les avantages commerciaux les plus prochains et sur les plus éloignés. Un projet de campagne fut d'abord esquissé d'après ses propres idées et lui fut soumis. L'original subsiste encore et l'on y voit des notes en marge, écrites de sa propre main, soit pour approuver les mesures proposées, soit pour les rectifier et suppléer à ce qui avait été omis. Toutes ces notes annoncent une connaissance approfondie de la géographie, de la navigation et du commerce. On y voit surtout s'épancher l'âme du prince, qui ne respire que les plus purs sentiments d'humanité. »

Conformément à ces instructions. La Pérouse « devait reconnaître les terres restées inconnues, recueillir des données certaines sur la pêche de la baleine dans l'Océan méridional au sud de l'Amérique et du cap de Bonne-Espérance, sur la traite des pelleteries dans le nord-ouest de l'Amérique, explorer soigneusement les côtes encore peu connues de la Tartarie et de l'Amérique occidentale, les mers de Chine et du Japon, les îles de Salomon, la bande sud-ouest de l'Australie, rechercher dans tous ces lieux les plantes, les minéraux utiles, en étudiant les divers peuples, et ouvrir au commerce de nouveaux débouchés. »

La Pérouse avait été désigné par le roi lui-même pour être chef de l'expédition ; deux frégates, montées chacune par cent hommes d'équipage, furent mises à sa disposition. La Pérouse prit le commandement de la *Boussole*, son ami, le capitaine Fleuriot de Langle (1), celui de l'*Astrolabe*. Louis XVI, par une prévoyance qui témoigne de sa généreuse sollicitude fait dans ses instructions écrites, la recommandation expresse que « partout où la navigation « peut offrir quelques dangers les deux navires ne se « séparent point. »

Le 1^{er} août 1788, la *Boussole* et l'*Astrolabe* mirent à la voile. Après une courte relâche à Madère, elles traversèrent l'Océan Atlantique et vinrent aborder à l'île Sainte-Catherine, sur la côte de l'Amérique méridionale, au nord de la Plata. Les frégates, en quittant ce port, doublèrent le cap Horn et allèrent mouiller dans la baie de la Conception, puis elles touchèrent à l'île de Pâques, aux îles Sandwich, rendues trop célèbres par la mort de Cook. En quittant

1. Les restes du capitaine Fleuriot de Langle, retrouvés par un évêque missionnaire, ont été rapportés cette année (1889) en France. Une touchante cérémonie a eu lieu à Brest à cette occasion.

ces îles, on se dirigea vers la côte nord-ouest de l'Amérique, où, après avoir reconnu la rivière de Behring et relevé le mont Beau-Temps par $58^{\circ} 36'$ de latitude, La Pérouse découvrit une très belle baie, non désignée par Cook, et qu'il nomma Port-aux-Français. La joie qu'on éprouvait de cette découverte ne devait pas tarder à être empoisonnée cruellement par une catastrophe inattendue autant que terrible. Le 13 juillet, trois embarcations, commandées par le lieutenant Descures, partirent pour opérer le sondage de la baie. La Pérouse, qui appréciait le zèle et l'intelligence de cet officier, mais le savait ardent et même téméraire, lui donna par écrit ses instructions avec la recommandation expresse de ne pas s'approcher de la passe de l'entrée avant l'heure de la mer (étale), parce que, pendant l'action de la marée, il y régnait une barre dangereuse qui portait sur des brisants. Par malheur, Descures s'engagea imprudemment dans la baie, croyant la passe bien éloignée encore, quand déjà on se trouvait dans les eaux du courant. Dès qu'il s'en aperçut, à la rapidité avec laquelle le canot était entraîné, il donna l'ordre de rétrograder aux rameurs. Mais ceux-ci, comprenant bien qu'il y allait pour tous de la vie, firent de vains efforts pour remonter le courant. La violence des eaux rejetait toujours en arrière l'embarcation qui, tournant sur elle-même, finit par chavirer et tous ceux qui la montaient furent engloutis.

La chaloupe de l'*Astrolabe* eut le même sort. Elle était commandée par les deux frères de Laborde et se trouvait en dehors du courant si fatal au canot de la *Boussole*. Mais, témoins de la catastrophe, les généreux officiers comme leurs braves matelots, n'écoutant que leur cœur, se lancèrent résolument au milieu des brisants pour porter secours à leurs camarades qu'ils voyaient de loin se débat-

tant au milieu des flots : saisis comme eux par les tourbillons, ils disparurent dans le gouffre, sans qu'un seul de ces infortunés pût être sauvé ni même retrouvé. La Pérouse, Fleuriot de Langle et leurs officiers, après de longues et inutiles recherches, ne purent que donner des larmes aux victimes, au nombre de *vingt et une*. Dans une île qui se trouvait au milieu de la baie, on érigea à la mémoire de tous ces infortunés, officiers et matelots, une sorte de cénotaphe sur lequel on lisait et lit sans doute encore cette touchante inscription :

A l'entrée du port
Ont péri vingt et un braves marins ;
Qui que vous soyez,
Mêlez vos larmes aux nôtres.

En quittant ce rivage funeste, les deux navires continuèrent leur route du nord au sud, en prolongeant toute la côte jusqu'à Monterey où les pères de la mission de San-Carlos, hommes vraiment apostoliques et se dévouant à la conversion des sauvages, accoururent de deux lieues pour offrir l'hospitalité aux étrangers « qui, dit une relation, furent reçus par les bons pères, entourés de leurs nombreux néophytes, comme des seigneurs qui font leur première entrée dans leurs terres. Le président des missions, revêtu de sa chape, les attendait sur la porte de l'église, illuminée comme aux plus grands jours de fête : il les conduisit aux pieds du maître-autel où il entonna le *Te Deum* en action de grâces de l'heureux succès de leur voyage. »

De là tous se rendirent au réfectoire, où La Pérouse et ses officiers se virent, à la table hospitalière des bons religieux, l'objet de la plus aimable sollicitude. Des compatriotes ou plutôt des parents et des amis n'auraient pas été

plus empressés, plus affectueux, que les missionnaires espagnols.

Après une courte relâche à Monterey, La Pérouse remit à la voile, en se dirigeant à travers le Grand Océan vers les îles du Japon qu'il devait particulièrement explorer. Le 2 août 1787, il se trouvait par 45° 10' de latitude au nord du cap Crillon et découvrait le détroit qui porte aujourd'hui son nom. Après avoir constaté, contre l'opinion reçue jusque-là, que les terres au nord du Japon ne tiennent pas au continent, La Pérouse vérifia successivement les découvertes des Hollandais en relevant les îles de la Compagnie, des Quatre-Frères, etc., et vint relâcher à Petropolowska, sur la côte du Kamchatka, où il fut reçu avec une hospitalité toute cordiale par les autorités russes. Là on remit au capitaine des dépêches venues de France dont l'une renfermait sa nomination comme chef d'escadre. De là aussi il expédia, par la voie de terre, M. de Lesseps, avec les journaux, cartes, plans et dessins recueillis dans la première partie du voyage jusqu'alors des plus heureux, sauf le fatal événement de Port-aux-Français. Bientôt on eut à déplorer un nouveau malheur qui semblait faire présager la catastrophe finale.

Les frégates quittèrent la baie d'Aratcha, le 29 septembre, en faisant route vers le sud. Après avoir mouillé de nouveau à Botany-Bay, elles remirent à la voile et se dirigèrent vers l'archipel des Navigateurs où, le 8 décembre, elles entrèrent dans la baie de Maoua. Le capitaine de Langle se fit aussitôt conduire à terre par sa chaloupe que suivait le canot, il voulait examiner le pays pendant que les hommes de l'équipage renouvelleraient leur provision d'eau. Les embarcations avaient à peine touché le rivage que de divers côtés on vit accourir les insulaires qui ne ménageaient pas les démonstrations amicales. Le capi-

ta
du
fu
di
all
me
de
à s
leu
La
les
obs
ils
atte
qui
plus
giqu
sent
riot
rie :
dédia
couc
mais
furie
recha
pierr
eux
non
au n
coups
plus
pris
Lo

tain, expérimenté et prudent, n'en donna pas moins l'ordre à ses marins de se tenir sur leurs gardes, avec leurs fusils chargés, tout en répondant de la façon la plus cordiale aux avances des naturels. Ceux-ci, dont le nombre allait s'augmentant sans cesse, paraissaient toujours animés des mêmes sentiments pacifiques. Mais au moment de la marée, la mer en se retirant laissa soudain les barques à sec. À peine les sauvages s'en furent-ils aperçus que leur attitude changea complètement et devint menaçante. La foule compacte des naturels entourait de plus en plus les travailleurs qui néanmoins purent embarquer sans obstacle leurs tonneaux dans la chaloupe et le canot où ils montèrent eux-mêmes. Malheureusement il fallait attendre la marée pour les remettre à flot et les sauvages, qui se comptaient maintenant par milliers, semblaient de plus en plus vouloir les cerner. Une démonstration énergique eût peut-être suffi alors pour les effrayer. Mais un sentiment d'humanité sans doute exagéré empêcha Fleuriot de Langle de faire usage contre eux de sa mousqueterie ; lorsqu'enfin, voyant l'imminence du péril, il s'y décida, c'était trop tard. Le premier feu de peloton exécuté coucha sans doute bon nombre de sauvages sur le carreau ; mais les autres se précipitèrent avec des hurlements furieux vers les embarcations sans laisser le temps de recharger leurs armes aux marins accablés d'une grêle de pierres et de flèches dont plusieurs furent atteints ; parmi eux malheureusement se trouvèrent le naturaliste Lamanon et le capitaine de Langle. Tombés grièvement blessés au moment d'atteindre les canots, ils furent achevés à coups de massue par les sauvages. La plupart des autres plus heureux purent échapper, les embarcations ayant pris le large, favorisées par le retour de la marée.

Lorsque ceux qui les montaient arrivèrent sur le pont

des frégates, quelques-uns blessés et couverts de sang, et racontèrent la trahison dont ils avaient été victimes, une explosion d'indignation et de colère souleva les équipages. Officiers et soldats voulaient venger leurs camarades, et tourner les canons contre les nombreuses pirogues qui entouraient encore le navire et étaient montées par des naturels venus pour les échanges, mais était-il juste cependant de les rendre responsables de la perfidie de leurs compatriotes ?

La Pérouse ne le crut pas ; il fit seulement tirer un coup de canon à poudre pour forcer les pirogues à s'éloigner. La Pérouse se refusa également à faire à terre une descente qui aurait pu coûter encore la vie à quelques-uns de ses hommes sans atteindre probablement les vrais coupables.

Ne rencontrant nulle part un sûr ancrage, et certain qu'aucun de ceux qu'on n'avait pas vus reparaitre ne survivait, après deux jours encore passés devant l'île maudite, il donna l'ordre d'appareiller en se dirigeant vers les îles des Amis, mais il n'y aborda point. Dès lors on perd complètement la trace de l'illustre navigateur.

II

Les-écueils de Vanikoro.

En 1792, une expédition envoyée à la recherche de La Pérouse et commandée par l'amiral d'Entrecasteaux n'amena aucun résultat ; ce ne fut que bien des années

après que, par suite de quelques indices parvenus au ministère de la marine, on songea à une nouvelle et sérieuse tentative. Vers la fin de l'année 1825, il fut question dans les journaux du rapport d'un baleinier qui avait vu une croix de Saint-Louis et quelques médailles entre les mains des sauvages de la Nouvelle-Calédonie. Ces objets ne pouvaient venir que de La Pérouse ou de quelqu'un de ses compagnons, car nul autre bâtiment de la marine royale ne s'était perdu dans ces mers. L'*Uranie* et la *Coquille* allaient mettre à la voile pour une expédition dans les mers du Sud, M. Dumont-d'Urville, qui commandait l'expédition, fut chargé de s'assurer de la réalité des renseignements parvenus au ministère. Préoccupé de ce nouveau but, Dumont-d'Urville par une pieuse inspiration qui fait honneur à son cœur, changea le nom de ses navires, l'*Uranie* et la *Coquille*, en ceux de l'*Astrolabe* et la *Boussole*. Mais arrivé dans les mers de l'Océanie, le capitaine ne recueillit d'abord que des renseignements qui, loin de confirmer les présomptions premières, paraissaient les contredire. Plusieurs mois s'écoulèrent en investigations stériles, et ce ne fut guère que vers la fin de 1827 qu'il fut mis tout à coup sur la trace de nouveaux faits qui réveillèrent toutes ses espérances. Dans une relâche à Hobart-Town (Tasmanie), voici ce qu'il apprit par les journaux mêmes de la colonie :

Pendant une relâche à Tikopia, le capitaine Dillon, vieux routier de l'Océan Pacifique où il naviguait depuis vingt ans, vit dans les mains de l'armurier une poignée d'épée en argent qui attira son attention. L'armurier, questionné à ce sujet, dit qu'il l'avait acheté au lascar Joé, lequel déclara qu'elle provenait d'une île voisine, nommée Vanikoro, où naguère, d'après une tradition déjà ancienne, deux grands navires avaient fait naufrage.

« En examinant la poignée de cette épée, écrivait le capitaine Dillon dans un rapport adressé à la compagnie des Indes et à la société asiatique, je crus y découvrir les initiales de La Pérouse, ce qui fit naître en moi des soupçons que je résolus d'éclaircir, si faire se pouvait. Par l'intermédiaire du prussien Bruckart et du lascar Joé, j'interrogeai quelques insulaires sur la manière dont leurs voisins s'étaient procuré les objets en argent et en fer qu'ils possédaient, me disait-on. Ils me répondirent que les naturels de Wallicolo (Vanikoro) racontaient que, bien des années auparavant, deux grands vaisseaux étaient arrivés près de leur île et qu'ils s'y étaient échoués l'un après l'autre sur les récifs dont la côte est hérissée. Beaucoup de naufragés du premier comme du second navire purent gagner la côte, mais ils avaient péri, soit sous la massue des sauvages, soit par une autre catastrophe, sauf quelques-uns qui, épargnés par les sauvages, avaient vieilli dans l'île, et sans doute étaient morts. »

Dillon, d'après ce récit, dont le fond paraissait sérieux, ne douta plus que les deux navires perdus sur les écueils de Vanikoro ne fussent la *Boussole* et l'*Astrolabe*; telle était la conclusion de son rapport, conclusion à laquelle se rallia la compagnie des Indes. Sur un rapport adressé par elle au gouverneur général de l'Inde britannique, celui-ci décida qu'un navire, le *Research*, irait, sous les ordres mêmes de Dillon, explorer l'archipel de Vanikoro et constater d'une manière précise le naufrage du capitaine français, ce qui eut lieu en effet. Le *Research* arrivé dans le petit havre de Vanou où il jeta l'ancre, Dillon se mit en rapport avec les indigènes et, grâce aux nombreux cadeaux qu'il ne ménagait pas, put recueillir de nombreux débris du naufrage.

L'un des objets les plus importants fut une grande

cloche de bronze d'un pied de diamètre. Sur l'un des côtés se trouvait un crucifix entre deux figures, sur l'autre rayonnait un soleil, le tout estampillé de cette légende : *Bazin m'a fait*. Des recherches faites ont prouvé que ces marques étaient celles de l'arsenal de Brest vers l'an 1785. Sur les récifs de l'ouest on parvint en outre à recueillir quatre pierriers en bronze, un boulet de dix-huit, divers autres objets et, ce qui était plus important, un débris du couronnement de l'un des navires décorés d'une fleur de lis et de plusieurs autres ornements. La lumière se faisait de plus en plus.

Parmi les versions répandues dans l'île relativement à la catastrophe et souvent en désaccord, voici celle qui parut la plus vraisemblable à Dillon et qui lui fut donnée par Valie, second aligui (chef) de Vanou :

« Il y a longtemps, dit cet indigène, que les habitants de l'île, sortant un matin de leurs cases, aperçurent une partie d'un vaisseau sur un récif en face de Païou. Il demeura jusqu'au milieu du jour, heure à laquelle la mer acheva de le mettre en pièces ; de grandes portions de ses débris flottèrent le long de la côte. Le vaisseau avait été jeté sur le récif pendant la nuit à la suite d'un ouragan terrible qui brisa un grand nombre de nos arbres à fruits ; nous n'avions pas vu de vaisseau la veille. Quatre hommes échappèrent et prirent terre près d'ici ; nous allions les tuer, quand ils firent présent à notre chef de quelque chose qui leur sauva la vie. Ils résidèrent un peu de temps avec nous, après quoi ils allèrent rejoindre leurs compagnons à Païou. Là ils bâtirent un petit vaisseau et s'en allèrent dedans. Aucun de ces quatre hommes n'était chef, tous étaient des inférieurs. Les objets que nous vendons proviennent du vaisseau qui échoua sur le récif à basse mer ; nos gens avaient l'habitude d'y aller plonger et

d'en rapporter ce qu'ils pouvaient, jusqu'à ce qu'il fût mis en pièces et emmené par la mer. Nous ne tuâmes aucun des hommes de ce vaisseau, mais il vint à la côte plusieurs cadavres qui avaient les bras et les jambes mutilés par les requins.

« Dans la même nuit un autre vaisseau toucha sur un récif près de Vanou et coula à fond : il y eut plusieurs hommes qui se sauvèrent : ils bâtirent un petit vaisseau et partirent cinq lunes apr's que le grand se fût perdu. Pendant qu'ils construisaient un petit vaisseau, ils avaient planté autour d'eux une forte palissade de troncs d'arbre pour se garantir des attaques des Vanikoriens. Mais ceux-ci les craignaient et n'osaient s'approcher de sorte qu'il y eut entre eux peu de communications. Les hommes blancs avaient coutume de regarder le soleil au travers de certaines choses que je ne puis ni dépeindre, ni montrer, parce que nous n'avons en aucune de ces choses. Deux hommes blancs restèrent après le départ de leurs compagnons. L'un était chef, l'autre un homme qui servait le chef. Le premier mourut il y a environ trois ans : une demi-année après, le chef du canton où résidait l'autre homme blanc fut obligé de s'enfuir de l'île, et l'homme blanc le suivit ; le district qu'ils abandonnèrent se nommait Paukori ; mais nous ne savons pas ce qu'est devenu la tribu qui l'habitait alors. »

D'après les renseignements recueillis à Hobart-Town par Dumont d'Urville, le commandant de l'*Astrolabe* fit voile pour Wallicolo (Vanikoro) ; mais chemin faisant il s'arrêta à Tikopia pour interroger le prussien Bruckart, qui, plus réservé dans ses réponses qu'avec Dillon, se refusa à lui servir de guide. Dumont d'Urville n'en persista pas moins dans son projet et bientôt il jetait l'ancre devant Vanikoro, où, parmi des passes hérissées de rochers, il avait pu trouver un mouillage à peu près sûr.

Immédiatement des canots furent détachés pour explorer les écueils. L'un d'eux, sur lequel se trouvait M. Jacquinet, commandant en second de l'expédition et que guidait un naturel séduit par le cadeau d'un superbe morceau d'étoffe rouge, arriva bientôt sur le lieu de la catastrophe. Il ne fut plus possible de douter quand, au fond des eaux tranquilles et claires, on aperçut, accumulés dans un étroit espace, les débris nombreux du naufrage, des ancres, des boulets, des canons et une immense quantité de plaques de plomb. Ces témoins muets mais éloquents de la catastrophe confirmaient tous les dires de Dillon, appuyés surtout qu'ils étaient par les déclarations des indigènes, quand ils consentirent à parler, ce à quoi on eut à grand-peine à les décider. Ayant appris par les Anglais et les indigènes de Tikopia, que les nouveaux venus étaient de la même nation que les Maras (nom donné par eux aux naufragés), ils craignaient qu'ils ne fussent venus dans une pensée de vengeance. Aussi à toutes les questions, ils ne faisaient d'abord que des réponses évasives.

Rassurés enfin par les démonstrations amicales des Français, et gagnés par les présents dont on les comblait, ils finirent par parler et racontèrent avec certaines variantes, ce qu'ils savaient de la catastrophe.

D'après ces différentes versions qui s'accordent pour le fond, Dumont d'Urville conclut en disant : « Tout nous porte à croire que La Pérouse, ayant cru pouvoir continuer sa route pendant la nuit, comme cela lui était souvent arrivé, tomba inopément sur ces terribles récifs de Vanikoro, dont l'existence était entièrement ignorée. La frégate qui marchait en avant, la *Boussole* sans doute, donna sur les brisants sans pouvoir se relever, tandis que l'autre eut le temps de revenir au vent et de prendre le large ; mais l'affreuse idée de laisser leurs compagnons de

voyage, leur chef peut-être, à la merci d'un peuple sauvage, ne put pas permettre à ceux qui avaient échappé au premier péril de s'écarter de cette île funeste, et ils durent bien tenter pour arracher leurs compatriotes au sort qui les menaçait. Ce fut là, nous n'en doutons point, la cause de la perte du second navire. L'aspect même des lieux où il est resté donne un nouvel appui à cette opinion : car, au premier abord, on croirait y trouver une passe entre les récifs : il est donc possible que les Français du second navire aient essayé de pénétrer par cette ouverture en dedans des brisants et qu'ils n'aient reconnu leur erreur, que lorsque leur perte était aussi consommée. »

Dumont d'Urville fit immédiatement retirer du fond de la mer le plus grand nombre possible de débris, une ancre entre autres du poids de dix-huit cents livres qui forme comme la base de cette espèce de pyramide, composée des épaves du naufrage et devant laquelle, au musée maritime du Louvre, s'empressent les étrangers et les curieux, mais que l'homme de cœur et de réflexion ne peut contempler sans une émotion profonde en se reportant par la pensée au jour ou plutôt à la nuit terrible de la catastrophe.

Dumont d'Urville ne se contenta pas de recueillir les épaves du naufrage, un soin plus pieux le préoccupait. « Il fit élever, à la mémoire des naufragés, dit une relation, un monument modeste, mais suffisant pour indiquer son passage dans l'île, et y laisser un témoignage des regrets de la France et du monde savant. La forme adoptée pour ce mausolée est celle d'un *prisme* quadrangulaire de six pieds d'arête, surmonté par une pyramide quadrangulaire de même dimension... On eut soin de n'employer aucune ferrure dans la construction de ce monument de peur que

l'avidité des naturels ne vint un jour le profaner et le détruire. »

Sage précaution! depuis en effet les bâtiments qui, à différentes époques, ont abordé dans l'île, ont pu constater que le monument était intact, respecté par les naturels à l'égal de leurs morais.

Mais l'accomplissement de ce pieux devoir avait forcé de prolonger le mouillage sur cette côte dangereuse qui avait devenir aussi fatale aux marins de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*. Le moment venu de mettre à la voile, il fallut d'abord sortir de passes dangereuses, et pour la manœuvre les bras manquaient, la moitié des hommes gisant dans les hamacs malades de la fièvre, dont l'un des premiers, le capitaine s'était vu atteint. Néanmoins, il fit effort pour se lever et donner ses ordres pour l'appareillage, car, écrit-il dans son journal, « le temps presse : si nous laissons passer cette journée (17 mars), demain peut-être il ne sera plus temps... A six heures du matin on commence à virer sur les ancres et on les retire les unes après les autres; manœuvre longue et pénible, attendu que le câble, la chaîne et le grelin s'étaient entortillés les uns avec les autres.

« Sur les huit heures, tandis que nous étions le plus occupés de ce travail, j'ai été fort étonné de voir venir à nous une demi-douzaine de pirogues de Teraï montées par des indigènes qui, au lieu de fruits et d'objets d'échange, n'apportaient que des arcs et des flèches en fort bon état. Deux ou trois d'entre eux montèrent à bord d'un air déterminé, se rapprochèrent du grand panneau pour regarder dans l'intérieur du faux-pont et s'assurer du nombre des hommes malades. Une joie maligne perçait en même temps dans leurs regards diaboliques.

« De pareilles manœuvres annonçaient les plus perfides

intentions, et je jugeai que le péril était imminent. A l'instant, j'intimai aux naturels l'ordre de quitter la corvette et de rentrer dans leurs pirogues. Ils eurent l'audace de me regarder d'un air fier et menaçant comme pour me défier de faire mettre mon ordre à exécution. Je me contentai de faire ouvrir la salle d'armes, ordinairement fermée avec soin, et d'un front sévère je la montrai du doigt à mes sauvages, tandis que de l'autre je leur désignais leurs pirogues. L'aspect de vingt mousquets étincelants, dont ils connaissaient la puissance, les fit tressaillir et nous débar-rassa de leur présence.

« Mais nous venions, pour ainsi dire, de rompre la paille avec ces barbares, et notre départ devenait plus indispensable que jamais. J'exhortai donc l'équipage à redoubler de courage et d'efforts, et je pressai le moment de l'appareillage autant que le permettaient mes faibles moyens. Les malades eux-mêmes prêtaient leurs débiles mains à l'ouvrage...

« Accablé par la fièvre, je pouvais à peine me soutenir pour commander la manœuvre, et mes yeux affaiblis ne pouvaient se fixer sur les flots d'écume qui blanchissaient les deux bords de la passe; mais je fus secondé par l'activité des officiers, surtout par l'assistance de M. Gressier que j'avais chargé de diriger notre route. Il nous servit de pilote et le fit avec tant de sang-froid, de prudence et d'habileté, que la corvette franchit sans accident la passe étroite et difficile par où nous devons gagner le large. Ce moment décidait sans retour du sort de l'expédition, et la moindre fausse manœuvre jetait la corvette sur des écueils d'où rien n'aurait pu la retirer. Aussi, malgré notre détresse, après quelques minutes d'anxiété, nous éprouvâmes tous, en nous voyant délivrés des récifs de cette île funeste, un sentiment de joie comparable à celui qu'éprouve un

prisonnier qui échappe aux horreurs de la plus dure captivité; la douce espérance vint ranimer notre courage abattu, et nos regards se tournèrent encore une fois vers les rives de notre patrie à travers les cinq à six mille lieues qui nous en séparaient. »

III

Dumont d'Urville.

Dumont d'Urville, alors qu'il racontait ainsi la catastrophe de La Pérouse, ne se doutait guère que lui-même, bien peu d'années après, était destiné à une fin non moins tragique. On sait que l'illustre navigateur périt, avec sa femme et son fils unique, dans la catastrophe dont une chapelle dédiée à Notre-Dame des Flammes, non loin de Bellevue, rappelle aux promeneurs joyeux et oublieux, qui se rendent à Versailles, le formidable souvenir. Les cadavres des trois infortunés, qui n'étaient plus que d'informes débris, ne purent être reconnus que par des parcelles de vêtements ou des bijoux. Parmi les nombreuses victimes dont le malheur éveilla tant de sympathies, Dumont d'Urville fut regretté entre tous, parce que, dans la force de l'âge, joignant à l'énergie du caractère la maturité que donne l'expérience, il pouvait rendre à la science et au pays de grands services encore. Nous avons vu ce que la mémoire de La Pérouse dut à ses efforts courageux. Outre le voyage

de circumnavigation exécuté à cette époque et dont il a donné le récit et dans son ouvrage scientifique en vingt volumes et dans le *Voyage pittoresque autour du Monde*, Dumont d'Urville fit, pendant les années 1837, 1838, 1839, 1840, un second et plus long voyage dans lequel il eut l'honneur de faire de nouvelles et importantes découvertes, celle en particulier des terres situées au sud de la Nouvelle-Hollande, vers le pôle Austral, et qu'il nomma *Terres de Joinville, d'Adélie et de Louis-Philippe*. Pour reconnaître ces nouveaux continents dont les glaces lui barraient l'approche en rendant la navigation infiniment périlleuse, il lui fallut une rare persévérance et une indomptable énergie. Il prouva que ce n'était pas en vain qu'il déclarait aux marins de ses équipages que, malgré sa frêle apparence, il saurait lasser les plus robustes d'entre eux.

« Les matelots, me voyant marcher pesamment et lentement à cause d'un accès de goutte que je venais de subir, avaient paru bien surpris que je fusse leur commandant et quelques-uns même s'étaient écriés : *Oh ! ce bonhomme ne nous mènera pas loin !* Je leur promis dès ce moment que, si Dieu lui donnait vie, ce *bonhomme* leur en ferait voir en navigation comme ils n'en avaient jamais vu. » Et il tint parole.

Au retour de ce voyage au pôle sud, exécuté sur l'*Astrolabe* et la *Zélie*, Dumont d'Urville avait été honoré du titre de contre-amiral. Les artistes qui vont, au Musée des Antiques, admirer et dessiner la *Vénus de Milo*, aujourd'hui si célèbre, ne savent guère pour la plupart que la possession de ce chef-d'œuvre de la statuaire grecque est due à Dumont d'Urville. Tout jeune officier encore, il se trouvait à bord de la *Chevette*, chargée d'exécuter un travail hydrographique dans la mer Noire et la partie orientale de la Méditerranée. Pendant une relâche que le

navire fit à Milo, il fut conduit par notre consul, M. Brest, à l'endroit où le père Yourgos venait de découvrir et de dégager du milieu des ruines et des terres la statue si fameuse. Dumont d'Urville enthousiasmé rédigea en toute hâte une note chaleureuse qu'il adressa à M. de Rivière, notre ambassadeur à Constantinople. Celui-ci tout aussitôt envoya sur les lieux son secrétaire d'ambassade, M. de Marcellus, avec mission d'acquérir la statue. C'est ainsi qu'elle devint la propriété de la France.

st dont il a
ue en vingt
du Monde,
1838, 1839,
quel il eut
découvertes,
la Nouvelle-
a Terres de
reconnaître
rraient l'ap-
périlleuse, il
ble énergie.
éclarait aux
pparence, il

ment et lente-
ais de subir,
ommandant
e bonhomme
ce moment
eur en ferait
amais vu. »

té sur l'As-
é honoré du
u Musée des
ilo, aujour-
part que la
grecque est
encore, il so
exécuter un
et la partie
âcho que le

DUPETIT-THOUARS

I

Deux écoliers.

Un matin d'avril ou de mai 1772, à quelque distance de la Flèche, sur la route de Nantes, cheminaient d'un pas leste, deux adolescents, deux enfants plutôt, vêtus de l'uniforme de l'école.

— J'ai peur que ce ne soit bien loin, Nantes ? dit le premier à son camarade, déjà je sens mes jambes qui se fatiguent.

— Comment, Aristide, c'est toi qui parles ainsi, toi le meilleur coureur de l'école, infatigable dans les promenades ? Si tu te lasses si vite... alors c'est fait de nous, d'autant plus que, dès qu'on s'apercevra de notre absence, on ne manquera pas de nous poursuivre.

— Eh ! mon cher, tourne la tête, je crois déjà que l'en-

nemi est à nos trousses. Je reconnais le costume de nos géoliers. Impossible que nous leur échappions, puisqu'ils sont à cheval et nous à pied. Mieux vaut se résigner et faire contre fortune bon cœur en nous rendant de bonne grâce.

— Il faut bien vouloir ce qu'on ne peut empêcher! dit l'autre avec un soupir.

Et tous deux alors s'arrêtant s'assirent sur le revers d'un fossé où les trois cavaliers qu'ils avaient aperçus de loin ne tardèrent pas à les rejoindre.

— Où courez-vous ainsi? demanda avec un accent sévère l'un d'eux aux écoliers assez embarrassés de leur contenance et de leur réponse. Aussi prirent-ils le parti de garder le silence en baissant les yeux.

— Mais répondez donc? reprit plus vivement le maître. Messieurs les déserteurs, dans quel but cette équipée? Pourquoi vous sauver de l'école et courir ainsi les grands chemins? C'est à vous en particulier que je m'adresse, Aristide, qui devez avoir entraîné votre camarade; car on vous connaît d'humeur aventureuse et téméraire; s'il se commet à l'école quelque sottise, si vos professeurs ont à se plaindre d'une espièglerie un peu forte, pour ne pas dire plus, on est sûr à l'avance que vous êtes du complot, et d'ordinaire même c'est à vous qu'en revient l'honneur, supposé l'honneur. Maintenant donc, dites, où allez-vous de ce pas?

— A Nantes, Monsieur.

— A Nantes et pourquoi faire?

— Pour nous embarquer comme mousses l'un et l'autre sur un des navires en partance.

— Une belle idée que vous avez eue là! Comment pareille fantaisie vous est-elle venue? Mais j'y suis: sûrement ce qui vous aura tourné la cervelle et mis en tête ces belles

imaginations, c'est le *Robinson Crusôé* qu'on vous voyait entre les mains, même aux heures d'étude, plus souvent que vos livres de classe.

L'écolier rougit jusqu'au blanc des yeux, ce qui équivalait à un aveu. Le maître reprit sur un ton qui ne trahissait pas précisément des dispositions à l'indulgence :

— Je vous disais que c'était perdre sottement le temps que de vous adonner avec cette passion à une lecture toute romanesque, car *Robinson* est un roman ; et pour vous c'était pis encore puisque ce malheureux livre a pu vous suggérer pareille extravagance. Mais la faute n'en est pas moins grave, et une telle infraction à la discipline mérite une punition exemplaire. Levez-vous, messieurs, et suivez-moi. Ou plutôt, comme je vois que vous êtes fatigués, ces messieurs voudront bien vous prendre en croupe l'un et l'autre.

Ainsi fut fait ; les deux écoliers, l'air fort penaud, se hissèrent derrière les cavaliers qui, tournant bride, reprirent au galop le chemin de l'école. Au moment où l'on entraît dans la cour, le directeur s'y trouvait avec un officier portant l'uniforme d'un régiment caserné dans la ville. Le directeur, à la vue des fugitifs, fronça le sourcil et le mot de prison s'échappa tout d'abord de ses lèvres. Mais l'officier avec lequel il s'entretenait intervint et demanda grâce pour les fugitifs.

— Je vois, dit-il, dans leurs yeux, sur leurs visages, qu'ils se repentent de leur étourderie. Ainsi, pour cette fois, mon ami, pardonnez-leur ; je réponds qu'ils ne sont pas près de recommencer.

— Oh ! non, murmurèrent les bambins.

— Puisque vous vous faites leur avocat, Dolomieu, dit le directeur, il faut bien pardonner. Vous êtes de ceux auxquels on ne peut rien refuser. Allons, messieurs,

remerciez M. de Dolomieu, car sans lui, sans la bonne fortune qui l'a fait se rencontrer sur votre passage, vous couriez risque d'aller en prison, au pain et à l'eau.

Les deux écoliers tout joyeux remercièrent avec effusion leur protecteur et rejoignirent leurs camarades.

Or, celui des deux qu'on appelait Aristide, c'était Dupetit-Thouars, depuis capitaine de la marine royale, qui était né au château de Boumois, près Saumur. De la Flèche, Aristide passa à l'école militaire de Paris; mais déjà ce n'était plus un enfant et l'adolescent, s'appliquant sérieusement à l'étude, comptait parmi les élèves les plus distingués. Se destinant à la marine, par suite de cette vocation qui le poussait naguère sur la route de Nantes, il comprenait que pour cette carrière les connaissances les plus variées comme les plus solides sont une nécessité. Néanmoins, lors de la suppression de l'école par Saint-Germain en 1776, Dupetit-Thouars se résigna à entrer dans le régiment de Poitou.

Peu s'en fallut qu'il ne donnât sa démission, lorsqu'il apprit le troisième voyage de Cook à qui il s'était offert comme volontaire. On ignore quelle cause empêcha son départ. Il n'eut d'ailleurs qu'à s'en féliciter, car bientôt après (1778), la guerre ayant éclaté entre la France et l'Angleterre, le jeune sous-lieutenant sollicita et obtint du ministre de la marine de se rendre à Rochefort où, après un examen passé avec la plus grande distinction, il fut reçu garde-marine (aspirant). C'est en cette qualité ou peut-être avec un grade plus élevé qu'il prit part au combat d'Ouessant, à la prise du fort Saint-Louis au Sénégal, et à d'autres affaires où son sang froid, qui n'excluait point l'élan et l'ardeur, lui valut plus d'une fois les félicitations de son chef, M. de Vaudreuil, capitaine du *Fendant*. Il reçut lui-même, vers la fin de la guerre, le commandement du *Tar-*

leton, excellent navire dont il eut bientôt apprécié les mérites et pour lequel, en vrai marin, il se prit d'une sorte de passion. Nul à son avis n'égalait son bâtiment pour la solidité en même temps que la légèreté de la construction, et cette corvette d'une marche supérieure pouvait être utilisée particulièrement pour un voyage de découvertes; c'est ce que le jeune capitaine s'efforça de démontrer dans un mémoire adressé au ministre de la marine, mais auquel il ne semble point qu'il ait été fait alors de réponse. Cependant ce n'est pas à tort qu'il vantait les mérites de son navire, puisque plus tard ce même *Tarteton* servit à l'amiral Truguet pour un voyage d'exploration dans la mer Noire.

La pensée d'un voyage autour du monde préoccupait toujours Dupetit-Thouars condamné par la paix à une inaction dont l'étude ne suffisait pas à le distraire. On parlait alors beaucoup de La Pérouse qui, selon toute probabilité, s'était perdu sur une des îles désertes de la Polynésie, mais dont on ignorait le sort.

Dupetit Thouars peut-être avait connu La Pérouse, et il résolut d'aller à la recherche de son compatriote : les circonstances s'opposant à ce que l'État mit un navire à sa disposition, il essaya de monter une expédition qui aurait pour but le commerce des pelleteries à la côte nord-ouest de l'Amérique septentrionale, ce qui devait couvrir largement les frais.

Mais les souscriptions, encore que le roi Louis XVI eût voulu s'inscrire le premier sur la liste, furent insuffisantes. Dupetit-Thouars alors, se croyant engagé d'honneur, vend sa légitime, ce que fait aussi son frère, officier distingué, qui s'était offert à l'accompagner. Mais ce dernier, retenu en France par divers motifs, ne put rejoindre Aristide, parti le 2 août 1792, bien qu'on se fût donné rendez-vous

à l'île de France ; les deux frères ne devaient plus se revoir.

Dupetit-Thouars, arrivé à l'île de Sel, l'une des îles du Cap Vert, trouva sur ce rocher quarante Portugais, jetés là par un naufrage et demi-morts de faim. Touché de pitié, il les prend à son bord et les conduit à Saint-Thomas. Mais là aussi sévissait la famine, les navires apportant les approvisionnements n'étant point revenus en temps opportun. Dupetit-Thouars, dont « le caractère distinctif, dit Eyriès, était la bonté et qui de sa vie n'avait jamais su rien refuser aux malheureux, à tel point qu'il lui est arrivé quelquefois de s'imposer les plus dures privations pour les secourir, ne sut pas résister au spectacle de désolation qui lui était offert ; il donna presque tous ses vivres aux habitants qui, à son départ, ayant à leur tête l'évêque de Saint-Thomas, l'accompagnèrent sur le rivage en le comblant de bénédictions. »

Quelques jours après, une épidémie se déclara à bord ; le capitaine lutta courageusement contre le fléau, prodiguant ses consolations, ses soins même au moindre des matelots ; mais voyant son équipage réduit des deux tiers par le grand nombre des victimes, il comprit qu'il ne pouvait continuer son voyage sans combler les vides de ses cadres. Alors il prend le parti de gagner l'île de Fernand de Noronha, qui était la terre la plus voisine. Mais les événements dont notre patrie était alors le théâtre avaient leur contre-coup partout au dehors, et le pavillon de France, bien loin de pouvoir protéger, n'inspirait que crainte et défiance. Malgré les protestations de Dupetit-Thouars, on déclare saisi son navire qui s'échoue dans le port même. Lui-même, retenu prisonnier, est conduit à Lisbonne où il n'obtient qu'après une captivité assez longue, d'être mis en liberté ; le gouvernement portugais cependant lui

accorda six mille francs d'indemnité, représentant le produit de la vente des débris de son navire.

Aussitôt qu'il eut touché cet argent, Dupetit-Thouars réunit tous les survivants de son équipage, et leur distribua les six mille francs sans se rien réserver et en leur exprimant son regret de ne pouvoir faire davantage pour eux. Quant à lui, ne voulant pas rentrer en France dans les circonstances actuelles, il prit passage à bord d'un navire qui le conduisit en Amérique où il pensait à se fixer. Mais le goût des explorations lointaines ne l'abandonnait pas; à deux reprises, il essaya de gagner par terre la côte du nord-ouest, et en compagnie du duc de la Rochefoucault-Liancourt, il alla visiter la chute du Niagara qui alors n'était point comme aujourd'hui d'un abord facile

. II

Le capitaine du « Tonnant ».

Peu de temps après, on apprit que le calme commençait à renaître en France, et Dupetit-Thouars ne put résister au désir de revoir sa patrie. Son nom, mis souvent à l'ordre du jour dans des temps meilleurs par des hommes tels que Suffren, Lamoignon-Piquet, Vaudreuil, etc., était connu dans les bureaux du ministère de la marine. Dès son arrivée en France, le gouvernement d'alors, qui comprenait la nécessité de compléter les états-majors des

vaisseaux, s'empessa d'offrir un commandement à Dupetit-Thouars. Après quelques hésitations, celui-ci accepta, et l'expédition d'Egypte ayant été résolue sur ces entrefaites, il fut nommé capitaine du *Tonnant*, vieux navire de soixante canons sur lequel il eut la satisfaction de donner l'hospitalité à Dolomieu, dont il gardait bon souvenir.

On sait la fin désastreuse de cette campagne. La flotte, arrivée heureusement dans la rade d'Aboukir, ne tarda pas à voir paraître la flotte ennemie commandée par le célèbre Nelson. Aussitôt un conseil de guerre est convoqué par l'amiral français relativement au parti à prendre, et là Dupetit-Thouars insiste avec une grande énergie sur la nécessité d'appareiller sans délai pour aller chercher l'ennemi au lieu de l'attendre dans une rade désavantageuse pour la manœuvre. Cette opinion, que les événements se chargèrent trop bien de justifier, fut mal accueillie par la majorité des officiers présents, et l'un des contradicteurs la combattit même d'une façon peu bienveillante.

— Je ne sais ce qu'on fera, dit Dupetit-Thouars avec calme, mais on peut être sûr que lorsque je serai à bord, mon pavillon sera cloué à mon *mât*.

Il tint parole. La bataille engagée et malheureusement à peu près perdue déjà, le capitaine du *Tonnant*, qui avait fait, avec son vieux vaisseau, des prodiges de courage et d'habileté pour conjurer le malheur d'une défaite, fut atteint d'un boulet qui lui coupa les deux jambes. S'étant fait placer dans un tonneau de son pour arrêter ou du moins retarder l'hémorrhagie, il continua à donner des ordres avec le même sang-froid. Un boulet lui emporte le bras, celui-là même dont il se servait pour commander la manœuvre. Les yeux du vaillant marin se voilent, il paraît s'affaïsser sur lui-même, on accourt.

— Ce n'est rien, dit-il en se redressant.

Son porte-voix lui a été enlevé avec la main qui le tenait ; il saisit de la main qui lui reste celui d'un de ses officiers en s'écriant :

— J'ai encore un bras pour servir la France.

Peu d'instant après, ce bras lui-même est emporté par un boulet : Dupetit-Thouars sent que son heure est venue. Mais avec un courage surhumain, ce tronçon mutilé fait entendre un suprême appel :

— Équipage du *Tonnant*, n'amenez jamais votre pavillon, s'écrie-t-il.

Déjà il avait donné l'ordre de clouer au mât la flamme tricolore.

« Dupetit-Thouars, a dit un judicieux biographe, réunissait les qualités les plus opposées : doué d'une extrême vivacité d'imagination, personne au besoin n'était plus patient et plus persévérant que lui ; plein d'ardeur et de moyens pour les entreprises qui pouvaient contribuer à la gloire et à l'avantage de son pays, il devenait calme et résigné lorsque les événements ne répondaient pas à ses espérances, supportant l'infortune sans humeur, comme il aurait joui des succès sans amour-propre ; sincère pour lui-même jusqu'à l'imprudence, il ne pouvait pas, il ne savait pas, quelles que fussent les circonstances, se montrer différent de ce qu'il était ; réservé sur le compte des autres presque jusqu'à la dissimulation, il ne disait jamais ce qui pouvait leur nuire, plus habile qu'eux-mêmes à excuser leurs torts ou à faire oublier leurs fautes ; remarquable dans une société par une conversation pleine d'abandon, de naturel et de saillies, il cachait, sous les formes les plus faciles et quelquefois les plus gaies, un esprit sérieux et toujours observateur. Mais cette habitude d'observer, qui ne nous rend que trop souvent chagrins et difficiles, ne lui avait inspiré qu'une plus grande indulgence.

Il n'étudiait les hommes que pour chercher sous leurs défauts les vertus qui pouvaient s'y trouver et se justifier ainsi à lui-même la bonne opinion que, malgré les erreurs et la corruption de son siècle, il s'était formé de ses semblables. S'il était l'apologiste de la nature humaine, on se doute bien cependant qu'il ne l'était pas des vices qui la dépravent ou des crimes qui la déshonorent. On l'a vu, plus d'une fois, au récit de quelque injustice ou de quelque oppression violente, exprimer en traits de feu la haine qu'il portait à toute espèce de tyrannie, et surtout à la tyrannie hypocrite, s'élevant alors dans sa généreuse indignation à la véritable éloquence. On s'apercevait alors que cet homme si simple et si bon avait une âme indépendante et libre, et que, capable des affections les plus profondes, il l'était aussi des pensées les plus nobles et des conceptions les plus énergiques. »

Ce portrait que j'ai tenu à reproduire en entier montre qu'il n'a manqué à Dupetit-Thouars, pour arriver au premier rang, qu'une plus longue vie et des circonstances à la hauteur de son cœur et de son génie.

JEAN BOUZARD

Jean Bouzard.

Je me blâmerais de ne pas consacrer quelques pages à ce brave marin qui fut un héros aussi dans son genre, et dont la ville de Dieppe a raison d'être fière ; n'est-il pas glorieux de passer sa vie à sauver les hommes ?

Dans les premières années du règne de Louis XVI, parvenu au grade de pilote, Bouzard s'était déjà fait connaître par quelques actes de généreux dévouement, lorsque, dans la nuit du 31 août 1777, à peu de distance de Dieppe, retentit le canon de détresse. A la lueur des éclairs, on apercevait un navire violemment battu par les vents et les vagues et en péril imminent de naufrage. Une foule nombreuse, accourue sur la jetée, contemplait ce spectacle, et tous jugeaient la catastrophe inévitable.

Bouzard, accompagné de plusieurs camarades qui l'aidaient à porter un câble, arrivait sur la jetée. Après s'être



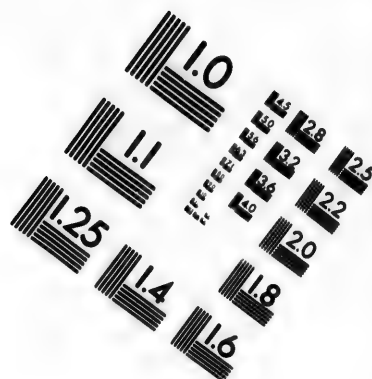
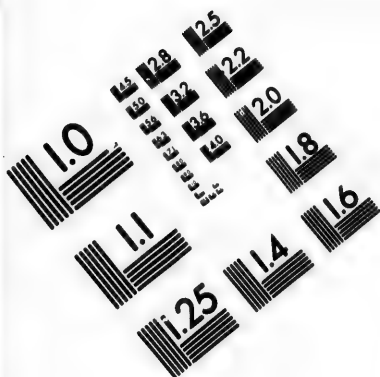
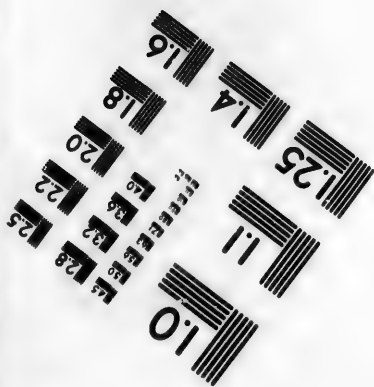
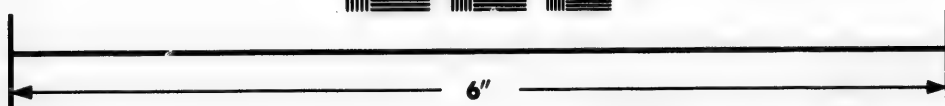
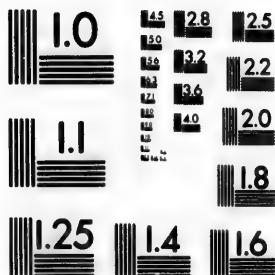


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4303



assuré qu'au câble était solidement noué un filin très fort attaché par un bout à sa ceinture, il prévient ses camarades de veiller sur le câble pour le dérouler au moment opportun ; puis leur serrant la main au milieu de l'admiration générale, il s'élance hardiment au milieu des vagues, se dirigeant vers le navire en péril. Mais l'atteindre n'est pas chose facile, car un long espace l'en sépare, et les lames le rejettent sans cesse vers le rivage. Tout meurtri, haletant, épuisé par cette lutte contre la mer furieuse, Bouzard s'opiniâtre et enfin, après des efforts surhumains, il arrive au navire. Sans perdre de temps, il amène, à l'aide du filin, le câble laissé à terre et l'attache fortement au mât. De la sorte il peut établir un va-et-vient et sauver les huit matelots qui se trouvaient encore sur le navire. Ceux-ci sauvés, il regagne à son tour, le dernier, la terre, où il arrive défaillant ; ses camarades le portent comme en triomphe jusqu'à sa maison.

Le bruit de cet acte héroïque retentit jusqu'à Versailles et Paris ; et un matin, au grand étonnement de Bouzard, il vit entrer dans sa pauvre maison un domestique en grande livrée qui lui remit une large missive, ornée d'un grand cachet rouge qu'il brisa et alors il lut ce qui suit :

« BRAVE HOMME,

« Je n'ai su qu'avant-hier par M. de Crosne, intendant de Rouen, votre action courageuse du 31 août. J'en ai tout de suite rendu compte au roi qui m'a ordonné de vous en témoigner sa satisfaction, de vous assurer de sa part une gratification de 4,000 francs et une pension de 300 livres. J'écris en conséquence à M. l'intendant. Continuez à

secourir les autres quand vous le pourrez et faites des vœux pour votre roi qui aime les braves gens et sait les récompenser.

« *L'Intendant des Finances,*

« NECKER. »

Profondément touché de ce témoignage si éclatant de la bienveillance royale, l'honnête Bouzard voulut se rendre à Versailles pour remercier le roi Louis XVI. Nous nous plaçons à donner, à l'honneur du prince comme du marin, les détails de cette entrevue racontée ainsi dans la *France maritime* :

« Placé dans le salon d'Hercule qu'il représentait par sa taille et ses formes athlétiques, Bouzard fut bientôt aperçu du roi, qui, s'adressant au duc d'Ayen, lui dit :

— Monsieur le duc, quel est cet homme ?

— Sire, c'est le brave pilote dieppois qui vient remercier Votre Majesté de la récompense que vous avez accordée à ses belles actions.

— Quoi ! c'est cet homme dévoué dont m'a parlé monsieur Necker ?

— Oui, sire.

— Approchez, mon brave homme, dit alors le roi à Bouzard ; et le présentant aux seigneurs qui l'entouraient : « Voilà, leur dit-il, un citoyen que Dieppe chérit pour son dévouement désintéressé. Bouzard, comme cette ville « aussi, je vous chéris, parce que vous êtes un *brave homme* et un *homme brave*. Messieurs, faites honneur « à ce généreux pilote. »

« Les seigneurs s'inclinèrent devant le marin et le comblèrent de nouvelles félicitations auxquels la reine joignit un gracieux salut. M. de Sartiges lui fit délivrer un brevet

de quartier-maître, comme récompense de ses anciens services. Le maire de Dieppe en outre fut chargé de faire construire une maison pour Bouzard et sa famille.

« Le brave Dieppois semblait étonné et comme confus de ces faveurs qu'il croyait trop peu méritées, et on l'entendait s'écrier :

« J'ai fait quelques actions semblables ; je ne sais pourquoi ma dernière fait tant de bruit. Certainement mes camarades sont aussi braves que moi, et ce n'est pas leur faute si ma force me donne quelque supériorité sur eux. »

Bouzard revint à Dieppe et il continua jusqu'à ses derniers jours sa vie de dévouement. On estime qu'il arracha à la mort plus de cent personnes.

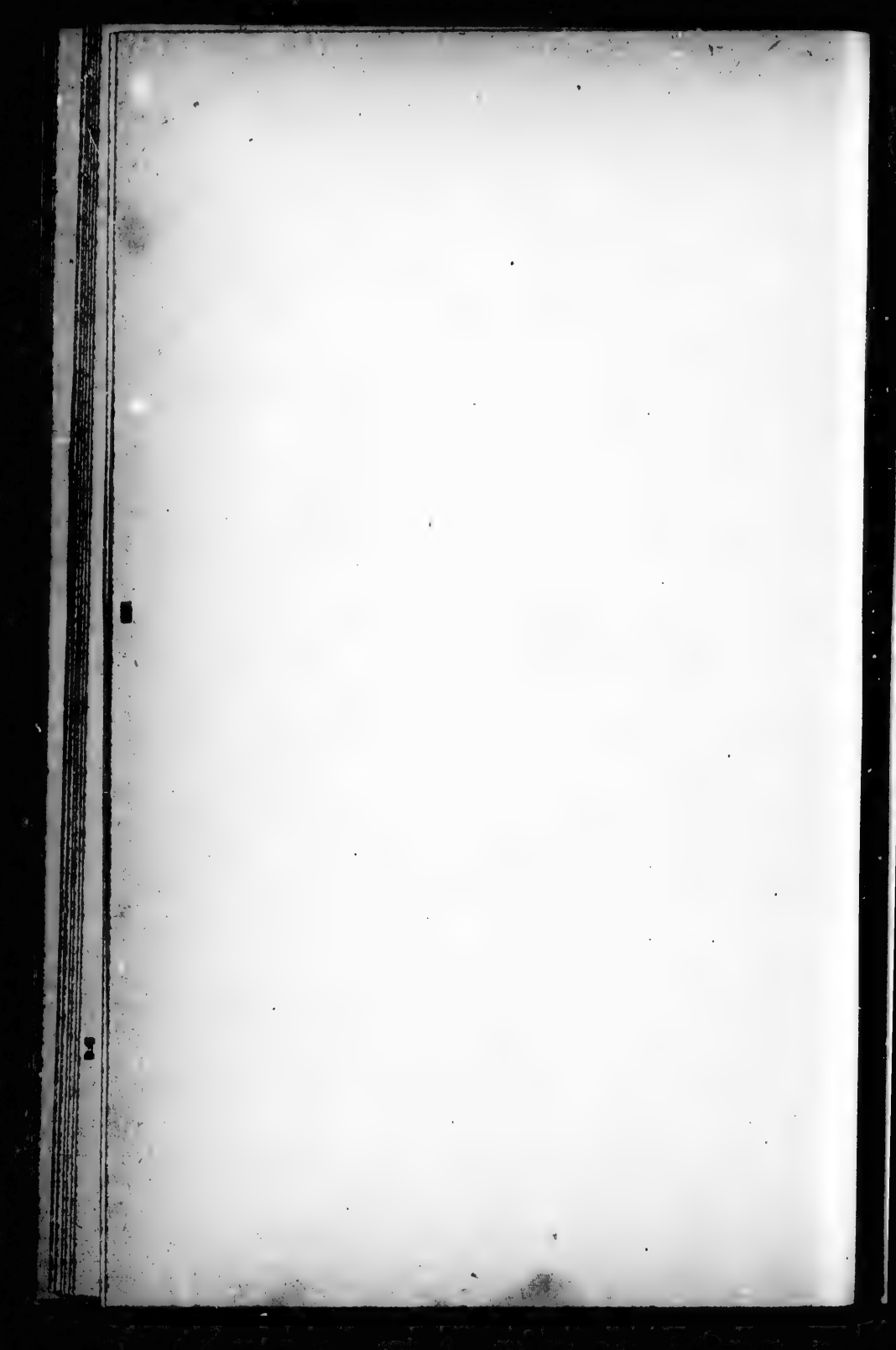
D'après le désir manifesté, par lui, sa maison devait s'élever non loin de la mer ; de l'intérieur on aurait entendu non pas seulement le mugissement de la tempête, mais le moindre murmure de l'Océan. Les événements qui emportèrent la royauté elle-même, ne permirent pas de construire la maison ; des années s'écoulèrent pendant lesquelles le projet parut abandonné, Bouzard continuait sa généreuse mission, ce qui ne l'empêchait point, à l'heure des suprêmes périls pour la patrie, de payer courageusement la dette du citoyen :

« Hier, disait le *Moniteur* du 23 février 1796, sous la rubrique du Havre, un sloop anglais d'environ soixante tonneaux, chargé de sable blanc, est entré dans ce port amené par le capitaine Bouzard, lieutenant du corsaire le *Custine*, capitaine Lefebvre, qui a fait cette prise dimanche dernier à la hauteur de Falmouth et environ à six lieues. »

Du reste, les journaux parlent peu du corsaire, tandis qu'ils signalent souvent des actes d'intrépide dévouement accomplis par le sauveteur dieppois.

Son nom vint aux oreilles de l'empereur qui voulut réaliser la pensée du bon Louis XVI, et, sur la jetée de l'Ouest, fit élever alors la maison promise et qui porte sur son fronton cette inscription :

NAPOLÉON LE GRAND;
Récompense nationale,
A JEAN BOUZARD,
Pour ses services maritimes.



FOURMENTIN

DIT LE BARON DE DUCAILLE

Fourmentin.

Au printemps de l'année 1795, du port de Boulogne sortait une mauvaise petite péniche, une vraie coquille de noix, qui semblait moins fendre la mer que s'y trainer. A son mât se déroulait, sous la flamme tricolore, une grande voile noire qui, gonflée par le vent, changea soudain la marche du petit navire, le faisant voler sur les eaux comme une frégate (oiseau de mer). Sur le pont on apercevait quatre hommes qui formaient tout l'équipage; c'étaient de vigoureux gaillards prêts à tout oser.

Du bout de la jetée, au moment où la péniche la rasait pour gagner la mer, un matelot héla le patron en lui criant :

- Eh ! Jacques, par oùournes-tu le ca?
- Sur la Tamiso.

T. II.

— Ah bien ! Tu vas te jeter dans la gueule du loup. J'en serai fâché, vieux, pour toi comme pour tes braves frères.

— N'aie pas peur ! On connaît son métier.

— Oh ! je sais à vous quatre, vous en valez quarante ! Mais tout de même, avec un bateau qui n'est comparativement qu'une mauviette, aller courir des bordées jusque dans les eaux de l'ennemi, ça me paraît une idée de risque-tout.

— Matelot, écoute-moi : on n'est pas si fou qu'on en a l'air. Il n'y a plus rien à faire sur nos côtes où les négociants de Londres craignent de s'aventurer. On pourrait se morfondre à les attendre des semaines derrière un rocher, sans voir rien paraître. Faut donc bien les aller chercher en un lieu où l'on est sûr de les trouver, à savoir, dans la Tamise. Là on n'a qu'à choisir ; on jette le grappin sur le premier qui en vaut la peine. Et on s'en revient avec... sans regarder derrière. Allons, au revoir, à ce soir ou à demain !

— Bonne chance ! répondit le matelot qui, en secouant la tête avec un soupir, ajouta pour lui-même : Quant à vous revoir je n'en mettrais pas la main au feu ! Des gaillards pourtant, marins des pieds à la tête, mais qui ne doutent de rien. Ce serait dommage pourtant, les meilleurs matelots de Boulogne !

Le marin revint à la ville où il raconta l'équipée des quatre frères à ses camarades, et la plupart, tout en faisant des vœux pour les braves Boulonnais, furent d'avis, comme lui, qu'on ne les reverrait pas de longtemps.

Aussi le lendemain, grande fut la joie, quand, du haut de la jetée, les spectateurs accourus en foule virent la péniche qui rentrait remorquant fièrement un beau trois-mâts anglais, quatre ou cinq fois plus gros qu'elle. Dans

la foule, le capitaine aperçut son matelot de la veille et lui cria en lui montrant la prise :

— Je te l'avais bien dit, vieux.

— Vive Fourmentin ! vive la République ! cria pour toute réponse le marin à qui de tous côtés on fit écho. Puis à peine la péniche eut abordé que les Fourmentin, enlevés par des bras robustes, se virent portés en triomphe à travers la ville au bruit des tambours et des refrains de la *Marseillaise*.

Tel fut, paraît-il, le début de cet intrépide corsaire, digne émule de Surcouf et cependant peu connu, quoiqu'il ait fourni une carrière des mieux remplies, puisque le nombre de ses prises, en 1815, s'élevait à *quatre-vingt-dix-neuf*. Le brave marin ne pouvait se consoler de n'avoir pu compléter le chiffre rond.

Après son succès avec la péniche trop insuffisante, Fourmentin se vit confier, par un armateur intelligent, le *Furet*, petit lougre armé de quatre canons, qui, grâce à son hardi capitaine, faisait la désolation du commerce britannique et des croisières anglaises auxquelles il échappait toujours par la rapidité de ses manœuvres, comme par l'audace de ses agressions ou de sa riposte. En voici un exemple :

Le 2 vendémiaire an V, le *Furet*, courant des bordées pendant la nuit, distingue, à travers l'obscurité, un gros brick portant pavillon anglais et armé de six canons au moins. Néanmoins le lougre n'hésite pas à l'approcher, et il lui envoie quelques boulets ; le brick, qui se tenait sur ses gardes, riposte de toute son artillerie et l'affaire s'engage chaudement. Mais au bout d'une demi-heure de combat, l'Anglais, ayant subi d'assez fortes avaries et redoutant l'abordage, fait signe de cesser le feu, qu'il amène son pavillon.

Fourmentin aussitôt crie à ses artilleurs et matelots :

— Cessez le feu ; l'Anglais se rend.

Les artilleurs éteignent leurs mèches et laissent tomber les refouloirs ; les matelots se préparent à amarrer la prise. C'était précisément ce sur quoi le capitaine anglais avait compté. Aussitôt il vire rapidement de bord et envoie au *Furet* trop confiant toute sa bordée de babord, puis, par une seconde et habile manœuvre, sa volée de tribord avant même qu'on ait pu songer à lui riposter ; il fait éprouver à son adversaire de graves avaries dans la voilure et le gréement, en blessant grièvement un homme. Puis le brick, mettant toute voile dehors, s'échappa.

Fourmentin se mit à sa poursuite, mais le brick, excellent voilier, avait de l'avance et il put se maintenir hors de la portée des canons par suite des avaries dont le lougre avait souffert. Après quatre heures d'une poursuite acharnée, Fourmentin, le voyant près d'atteindre la côte anglaise, ne jugea pas prudent de s'engager plus avant, et il donna l'ordre à ses matelots de virer de bord. Mais déjà il était signalé par son adversaire et plusieurs croiseurs se mettaient à sa poursuite. Grâce à l'habileté de ses manœuvres, il put leur échapper et ramener son petit navire au port où, quelques jours après, il recevait la lettre suivante :

« Le ministre de la Marine au citoyen Fourmentin, capitaine du corsaire le *Furet*.

« Il vient de m'être rendu compte, capitaine, de la bravoure avec laquelle vous avez attaqué et poursuivi un navire anglais, de force supérieure à la vôtre et dont le capitaine, au mépris de toutes les lois de l'honneur et du vrai courage, a forfait lâchement à sa parole. C'est un trait de perfidie de plus à ajouter à tous ceux qui dégradent journellement ce peuple, c'est par là qu'il faut le punir

en frappant son commerce. Votre valeur me répond du succès de votre vengeance.

« Signé : TRUGUET. »

Le lendemain, le *Furet* appareillait et courait hardiment des bordées dans la Manche. Un beau sloop d'au moins cent tonneaux, chargé de bière et de bois de construction, se rencontra sur son passage, l'amariner fut l'affaire d'un instant. Mais bientôt une voix cria : « Anglais à babord. Gare ! »

Les marins, levant les yeux, aperçurent, venant sur eux, à toutes voiles, un cutter de quatorze canons. A peine ils avaient eu le temps de regagner le *Furet* que déjà les Anglais étaient montés sur le sloop pour s'assurer qu'il n'y restait plus d'ennemis.

Le *Furet* ne pouvait songer à engager le combat contre un ennemi si supérieur en forces, et tout en répondant vigoureusement, avec ses quatre petites pièces à l'artillerie supérieure du cutter, il se couvrait de voiles pour échapper au danger.

Mais le cutter était bon marcheur aussi ; et Fourmentin, qui l'observait attentivement avec sa lorgnette, ne put se dissimuler que de minute en minute, le *Furet* perdait du terrain. Il commanda à ses artilleurs de viser à démater le cutter dont on ralentirait encore la marche.

Les artilleurs à l'envi pointèrent leurs pièces en conséquence, en prenant pour point de mire la mâture du navire ennemi.

— Bravo ! mes enfants ! s'écriait joyeusement Fourmentin quand, après la détonation, la fumée lui permettait de voir le cutter arrêté comme par enchantement dans sa course tout à l'heure si rapide.

Mais un des petits mâts du lougre venait de tomber ; ce qui permettait au cutter de reprendre ses premiers avantages sur le *Furet* dont le capitaine cependant ne perdit pas courage. Il continua de répondre aux canons de l'ennemi en même temps qu'il s'efforçait de le distancer. Déjà Boulogne apparaissait dans le lointain quand le cutter redoubla d'efforts, et il n'était plus qu'à quelques encablures du lougre, lorsque tout à coup, virant de bord, il mit le cap sur l'Angleterre. Un balancier, sorti du port, venait au secours du *Furet*.

« Le capitaine Fourmentin, dit le *Moniteur* du temps, en rendant compte de cette affaire, a soutenu dans cette rencontre sa réputation d'homme brave et d'excellent manœuvrier. »

Les exploits de Fourmentin lui avaient mérité une hache d'honneur. Lors de la distribution des aigles au camp de Boulogne, il reçut la croix de la Légion d'honneur.

Cette récompense méritée ne fit qu'animer le courage du corsaire boulonnais qui, pendant les années suivantes, commandant tour à tour l'*Adolphe* et l'*Etoile*, fit une rude guerre aux Anglais et causa de grands dommages à leur commerce.

Nous empruntons au *Moniteur* du temps (26 septembre 1807), le récit d'un combat livré par Fourmentin avec l'*Etoile*.

« Le lougre l'*Etoile* (capitaine Fourmentin) fit voile de la rade d'Ostende, le 18 de ce mois ; le même jour il amarina un navire anglais. Dans la soirée, s'étant aperçu que sa prise était tombée au pouvoir d'un cutter armé, il fit aussitôt mettre toutes voiles dehors et porter sur le cutter qui vira de bord pour l'attendre. Quelque supérieures que fussent aux siennes les forces de l'ennemi, le capitaine Fourmentin, préférant les dangers qu'il y avait à défendre

L'honneur du pavillon français à la honte de fuir, n'hésita pas à aborder le cutter qui manœuvra en vain pour l'éviter. Après une demi-heure d'un feu très vif de part et d'autre, le capitaine Fourmentin ordonna à son équipage de monter à l'abordage, ce qui fut exécuté avec tant d'intrépidité qu'on se rendit maître du cutter malgré la défense opiniâtre de l'ennemi, et quoique l'élévation du bord et du bastingage derrière lequel les Anglais dirigeaient leur feu fût un obstacle difficile à surmonter. Le capitaine Fourmentin se loua beaucoup de son équipage... Un quart d'heure après que l'*Argus* se fut rendu, l'*Etoile*, qui s'était endommagé pendant l'abordage, sombra sous le beaupré du cutter. »

Au bout de quelques semaines, Fourmentin reprenait la mer avec le *Voltigeur*. L'infatigable corsaire ne rentrait guère au port que pour y ramener ses prises, se ravitailler ou réparer ses avaries. Ce ne fut qu'à la paix qu'il songea ou plutôt qu'il se résigna au repos.

À l'époque où L. Gallois publia son livre¹ (1817), Fourmentin était un petit vieillard vert et vigoureux encore, bien qu'octogénaire.

D'où vient à Fourmentin la qualification de *baron de Ducaille*, il n'était pas de famille noble et n'avait pas du être anobli par l'empereur. C'était sans doute un nom de guerre donné par les marins boulonnais à leur compatriote dans quelque circonstance maintenant oubliée.

1. *Les Corsaires français sous la république.*

de
m
te
da
pe
de
lui
pr
d'a
côt
pa
qu
don
rev
et

VILLARET DE JOYEUSE

Villaret de Joyeuse.

Villaret de Joyeuse, né à Auch en 1750, entra dès l'âge de seize ans, dans les gendarmes de la maison du roi ; mais il en sortit bientôt pour entrer dans la marine. Lieutenant sur la frégate l'*Atalante*, il fit plusieurs campagnes dans l'Inde ; le courage qu'il montra comme volontaire pendant le siège de Pondichéry, en 1778, lui valut le grade de capitaine de brûlot. Suffren, qui avait pu l'apprécier, lui donna le commandement de la frégate la *Naiade*. Il prouva dans quelle estime il le tenait en le chargeant d'aller prévenir une division, qui se trouvait près de la côte, de l'arrivée de la flotte anglaise.

— La mission est délicate, dit Suffren : je vous ai choisi parce que j'ai besoin d'un homme de tête ; faites tout ce que vous pourrez pour remplir votre mission, je vous donne carte blanche. Vous serez chassé en allant, et en revenant peut-être vous serez pris ; mais vous vous battrez et c'est ce que je veux.

— Monsieur l'amiral, répondit Villaret gaiement, n'auriez-vous pas dû joindre à vos instructions des lettres de recommandation pour l'amiral anglais et le gouverneur de Madras ?

La *Naiade* mit à la voile et réussit à joindre la division Peinier, mais à son retour elle se vit barrer le passage par le vaisseau le *Sceptre*, de soixante-quatre canons. Villaret n'en donna pas moins l'ordre du brêle-bas en disant à son équipage qui comptait cent vingt hommes au p us :

— Ce n'est qu'un bâtiment de la compagnie des Indes, mes enfants; des braves comme nous se laisseront-ils prendre par des marchands ? Non, sans doute. Vive le roi !

— Vive le roi ! répètent les vaillants marins qui combattirent pendant six heures avec une opiniâtreté héroïque. Mais enfin le navire, ayant huit pieds d'eau dans la cale, et étant près de couler bas, il fallut se rendre. Le capitaine du vaisseau le *Sceptre* alla au-devant de Villaret quand il passa sur son bord, et lorsque le vaincu lui présenta son épée, il lui dit :

— Gardez-la, monsieur. je me blâmerais de ne pas la laisser dans de telles mains. Puis il ajouta : Vous nous donnez une belle frégate, capitaine, mais vous nous la faites payer cher.

L'amiral anglais ne se montra pas moins courtois ; car lorsque Villaret lui fut présenté, il lui rendit sa liberté sans rançon. A son retour, Suffren le félicita dans les termes les plus chaleureux. Cet exploit leur valut la croix de Saint-Louis.

En 1791, Villaret commandait la frégate la *Prudente* envoyée à Saint-Domingue, et sa présence dans la colonie retarda les catastrophes qui devaient bientôt l'ensanglanter. A son retour en France, il prit le commandement du

Trajan, faisant partie de l'escadre de Morard de Galles. Quoique opposé à la Révolution, il se refusa à émigrer et continua à servir la France.

Peu s'en fallut qu'il ne payât ce dévouement de sa vie. Après la malheureuse affaire du 13 prairial an II (avril 1794), il fut menacé d'une arrestation, ce qui équivalait alors à la proscription. Jean Bon Saint-André le défendit et le proposa au comité en remplacement de Morard de Galles destitué, en disant :

— Je sais que Villaret est un aristocrate, mais il est brave et il se battra bien.

Villaret, fait contre-amiral, alla prendre à Brest le commandement de la flotte composée de vingt-six vaisseaux, avec mission de croiser à la hauteur des îles Cores et Flore, pour attendre et protéger un convoi arrivant d'Amérique. Il devait éviter tout engagement avec l'ennemi.

Le 28 mai, on eut connaissance de la flotte anglaise qui ne comptait pas moins de trente vaisseaux. Obéissant à ses instructions, Villaret, qui avait mis son pavillon sur la *Montagne*, voulait éviter le combat ; mais Jean Bon Saint-André, embarqué sur le même navire, lui dit, sans tenir compte de ses observations :

— Je prends tout sur moi vis-à-vis du comité. Commandez le branle-bas. Avec des marins comme les nôtres et un chef tel que vous, nous ne pouvons pas être battus.

L'événement parut d'abord donner raison au représentant du peuple ; car, dans cette première journée, le combat, qui dura de dix heures du matin à sept heures du soir, sans être décisif, fut tout à l'honneur de la flotte française qui vit la flotte ennemie se retirer devant elle en désordre.

Une bruine épaisse, se levant ensuite, sépara pendant

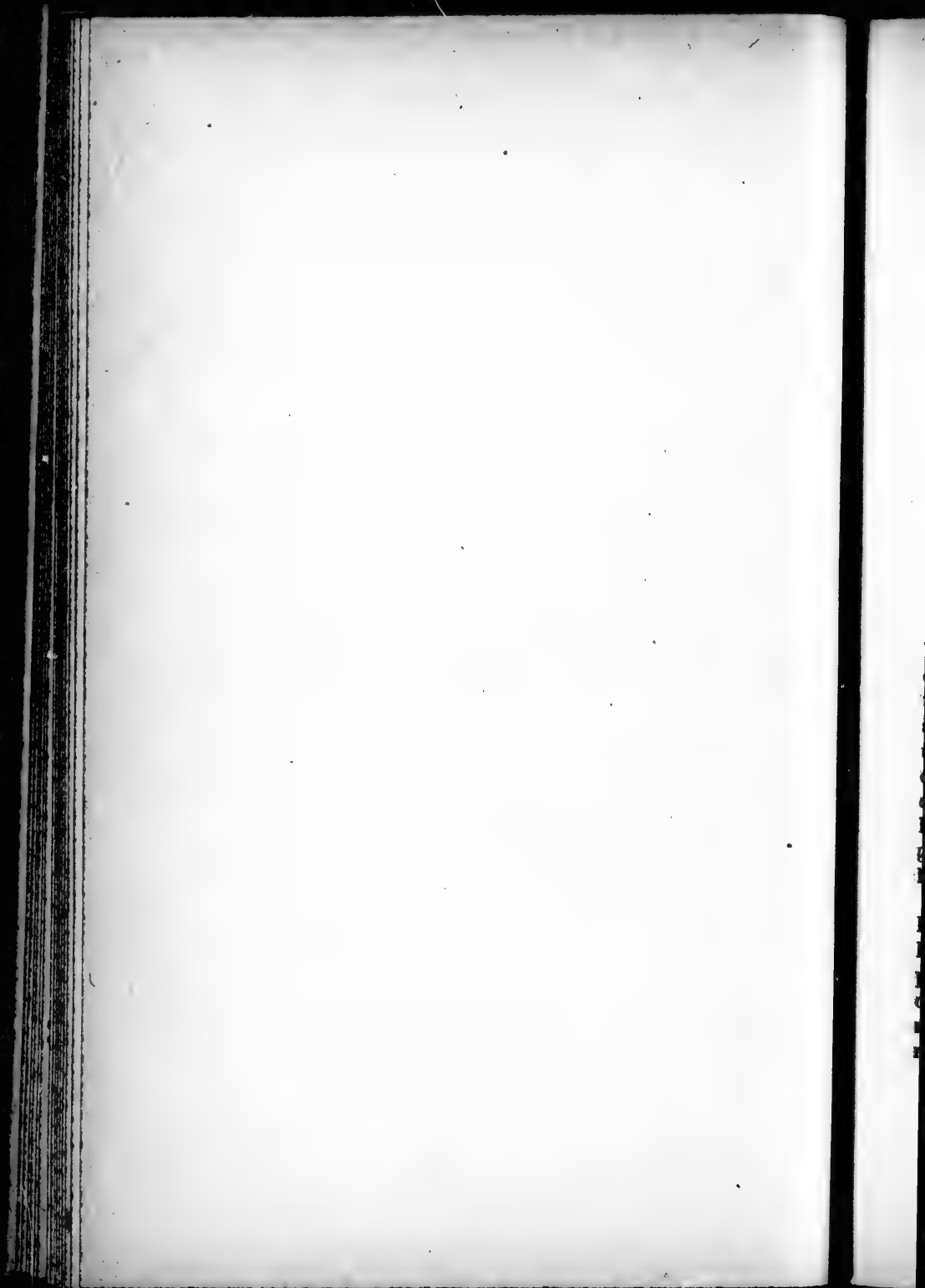
deux jours les adversaires; mais le 1^{er} juin, vers neuf heures, le combat recommença et dans des conditions qui semblaient plus favorables encore aux nôtres. Par malheur une fausse manœuvre du matelot d'arrière ¹ du vaisseau amiral français mit celui-ci à découvert et il se vit tout à coup entouré par deux vaisseaux à trois ponts et trois autres de soixante-quatre. L'attaque fut rude, mais la défense ne fut pas moins vigoureuse, et après une canonnade terrible, la *Montagne* réussit à se dégager. Mais lorsque les tourbillons de fumée dont elle était enveloppée commencèrent à se dissiper, quelle ne fut pas la stupéfaction et la douleur de Villaret en voyant l'ordre de bataille complètement rompu, la plupart de ses vaisseaux désarmés, et pêle-mêle avec les Anglais! Il en avait rallié cependant sept ou huit avec lesquels il se disposait à porter secours à son arrière-garde, lorsque parut sur le pont Jean Bon Saint-André qui, supposant que le combat allait recommencer, s'opposa formellement au mouvement projeté. On sait de quels pouvoirs étaient armés les représentants en mission. Villaret dut se résigner, non sans un profond regret, et donner le signal de la retraite. Celle-ci d'ailleurs se fit en bon ordre et assez lentement pour que l'amiral put être rejoint par dix-neuf frégates et vaisseaux. Sept seulement avaient été pris et coulés, et parmi ces derniers le *Vengeur* qui, après une honorable défense avait coulé bas, avec une partie de son équipage; l'autre partie avec son capitaine, Renaudin, avait été recueillie par les Anglais. C'est à cela que se réduit l'épisode du *Vengeur*, absolument dénaturé par Barrère à la tribune de la Convention, et à sa suite par les politiciens et les poètes.

1. Le navire qui suit le vaisseau.

La journée du 1^{er} juin ne nuisit pas à la réputation de Villaret, d'autant que le convoi attendu avait pu passer. Le combat de Groix, où il soutint l'honneur du pavillon contre des forces supérieures lui fit grand honneur.

Nommé député au Conseil des Cinq-Cents en 1796, il s'y montra orateur éloquent et surtout honnête homme, se déclarant très haut contre la faction des terroristes qui relevait la tête. Condamné à la déportation, lors de la journée du 18 fructidor, il sut échapper aux recherches en se réfugiant dans l'île d'Oléron d'où il fut rappelé par le gouvernement consulaire. Il commandait la flotte chargée du transport des troupes lors de l'expédition de Saint-Domingue. Nommé, en 1802, capitaine général de la Martinique, il gouverna cette colonie avec autant de sagesse que de fermeté. Lorsque en 1809, elle fut attaquée par une flotte anglaise considérable, il ne capitula qu'après un bombardement qui avait presque réduit en cendres le fort Bourbon.

Cependant Villaret fut blâmé dans le rapport du conseil d'enquête ; mais l'empereur lui rendant justice lui fit écrire par le ministre de la marine, « qu'après avoir « examiné lui-même sa conduite, satisfait du courage qu'il « avait montré en défendant la Martinique, il l'avait nommé « gouverneur général de Venise et commandant de la « douzième division militaire. » Villaret mourut à Venise un an après, regretté des Vénitiens dont il s'était concilié l'affection.



ROBERT SURCOUF

Glorieux exploits.

Sous ce titre piquant : *la première course de Surcouf*, l'un de ses compagnons, Garneray, qui dut à une longue captivité sur les pontons anglais de devenir peintre distingué, nous a raconté comment le hardi corsaire préluda à sa glorieuse carrière. Ce récit d'un témoin oculaire est une bonne fortune dont nous sommes heureux de profiter d'autant plus qu'il est écrit avec un entrain et une énergie qui attestent la vivacité des souvenirs de l'artiste écrivain. Il frappe vivement et intéresse en dépit de quelques longueurs que nous supprimons. Voici d'abord le portrait du héros :

« Cet homme nommé Surcouf, ou Surcouf le jeune, ou Robert Surcouf, ou encore le gros Surcouf, si l'on veut, haut de cinq pieds six pouces, était vigoureusement charpenté, les yeux un peu fauves, petits et brillants, le visage couvert de taches de rousseur, le nez aplati ; les lèvres minces s'agitaient sans repos. C'était un compagnon d'humeur joyeuse, brusque et disant de grosses vérités.

« Il était aussi de ceux qui appellent sureux les regards des autres, qui dominent une foule, apaisent une révolte et forcent le succès. Je ne sais si Surcouf a jamais su obéir ; mais à coup sûr il était né pour commander. »

Maintenant venons au récit :

« ... Le public, groupé sur les quais du port à l'Île de France, riait de voir appareiller le *Chien de plomb* ce petit paria de quarante-cinq tonneaux qui se rendait en rade. On plaignait sincèrement l'armateur assez hardi pour risquer ses capitaux sur ce *you-you* allant à la chasse des prises avec vingt-cinq hommes d'équipage et un mousse, commandés par un inconnu. Cet inconnu était Surcouf.

« Le navire ne resta qu'un jour en rade. Les trainards se rallièrent au coup de partance et bientôt s'effacèrent aux yeux de ces vingt-six aventuriers la colonnade purpurine des *Trois-Mamelles*, la crête abaissée du *Pouce*, le cône renversé du *Péter-Boat*, et la montagne de la *Découverte*... Cette barque téméraire va traverser l'Océan Indien, se dirigeant vers le seul passage des vaisseaux qui font le commerce de l'Inde, de ces massifs navires tout hérissés d'hommes et d'artillerie. Mais le nom de Surcouf vaudra cent hommes, lorsque, quelques années plus tard, le vent le portera aux oreilles des ennemis, vint-il d'une simple chaloupe. Laissez-le inaperçu gagner les brasses du Bengale et s'établir aux bouches du Gange. Il est, sous le gréement d'un *pilot-boat* (bateau-pilote), il guette... La proie viendra.

« En effet, la brume épaisse du matin permettait à peine de distinguer une voile à quelques brasses. Dès la pointe du jour, on avait crié : *Navire !* cri imposant dont un bruit tumultueux est toujours la suite. La lunette du Malouin avait démontré aux moins expérimentés que

c'était un vaisseau de la compagnie des Indes, portant vingt-huit pièces en batterie et quelques-unes sur son pont. Dès lors, pas moyen de songer à une attaque. A coup sûr personne n'y pensa, si ce n'est peut-être Surcouf, impatient d'une tentative, las surtout d'une inaction prolongée. Le manteau gris dont l'atmosphère se couvrait de plus en plus servait d'ailleurs les desseins du hardi Breton et il résolut d'exploiter l'impossibilité du succès en faveur du succès même.

« Quel officier, quel matelot à bord du bâtiment anglais ira supposer un instant que ce mauvais *bruskaillon* avec ses quatre misérables pierriers presque imperceptibles veut risquer le combat ? On ne croit pas à un équipage de fous. Le *Hasard* approchera tranquillement sans éveiller de défiance, c'était là le grand point. Son exiguité lui donne assez l'air de ces nombreux bateaux qui vont chercher les navires au large pour les conduire dans le port ; on n'éveillera pas le moindre soupçon. Mais suffit-il de ces chances ? Aborder à l'aide du brouillard, à l'aide d'une erreur, ce n'est que le premier acte du drame ; le second est tout entier dans le courage des hommes qui entourent le chef intrépide. Quelque braves qu'ils soient, tous seront-ils au niveau d'une entreprise aussi audacieuse ?

« Le corsaire interroge donc chacun franchement de l'œil. A sa mine, au mouvement de sa tête, on a deviné ce dont il s'agit, même avant qu'il ait parlé... Il n'y eut qu'un *oui* dont Surcouf s'efforçait avec la main de modérer l'explosion ; car s'il exista jamais une circonstance où il fut dangereux de réveiller le chat qui dort, c'était bien celle-là ; nous étions si près.

— Alors, silence, dit-il, armons-nous et soyons prêts... Timonier, laisse arriver... Mets le cap droit sur son tra-

vers... Bon, nous allons l'aborder sous le vent. Ecoutez bien, vous autres, nous sommes enfoncés, si nous manquons notre coup, tandis que pour réussir il faut seulement que chacun de nous tue son homme; pas davantage pour commencer. Je vous réponds du mien... Sitôt sur le pont de l'Anglais d'abord pas de quartier! quoi! à mort! il nous faut les *bourlinguer* plus vite que ça, tant pis pour ceux qui s'y trouveront. Et tout doit se passer rapide et sans bruit afin que ceux qui dorment dans la batterie n'aient pas le temps de s'éveiller avant que ce soit fini et que nous puissions fermer les panneaux. Vous voyez bien qu'en cinq minutes la victoire est à nous, et mille bombes! notre fortune est faite!

— Hourra! répondent à voix basse les vingt-cinq forcenés de Frères de la Côte.

« Le brick était au vent de l'*India man* qui se dessinait plus distinct, se balançant sous toutes ses voiles, fier de sa double ceinture de fonte. Il finissait un long voyage; son opulente cargaison allait remplir les comptoirs et convertir en or les produits de Londres.

« Une portée de pistolet sépare les deux navires; Surcouf a interrogé sa longue-vue; il a reconnu qu'on s'occupait à laver le pont du vaisseau, toilette de chaque matin; les canons reposent dans leurs sabords et l'ennemi n'a pas d'autres armes aux mains que le balai, la brosse au long manche, la brique, le faubert et l'éponge. Nous ne pouvons plus d'ailleurs reculer, nous sommes vus. Un quart d'heure se passe à peine que le *Hasard*, sous prétexte de parlementer, vient ranger l'énorme *Triton*; nos grappins, lancés à la hâte, s'enlacent dans ses agrès de tribord; nos basses vergues servent de pont de communication; tout le monde saute. Nous y sommes et le corsaire que personne n'a songé à amarrer le long du *ship* est en dérive.

« Nous ne chercherons pas à décrire la surprise d'une cinquantaine d'Anglais n'ayant d'abord sous la main que des ustensiles de nettoyage pour se défendre et tombant sous nos coups de toutes parts ; les premiers cris d'alerte sont étouffés par le poignard ; la mort répond à l'étonnement. Peu à peu le tumulte s'accroît ; quelques ennemis veulent monter l'escalier de la batterie, ils sont assommés ; les autres se pressent, ils s'encombrent pour escalader le pont par toutes les ouvertures. Un coup de fusil tiré de la vergue basse où s'était sauvé un fuyard donne le signal à tout le vaisseau ; la masse d'hommes qu'il renferme fait entendre un bourdonnement confus. Surcouf est partout ; sa hache et son pied tour à tour refoulent dans les écoutilles les ennemis qui se présentent pour monter sur le pont. Sa main robuste ferme enfin le grand panneau ; on lance des grenades dans celui de l'avant, il est bientôt en notre pouvoir. Mais dans cette minute décisive, notre capitaine est saisi par les jambes, on l'entraîne, il va s'engouffrer. C'en était fait de lui.... mais il est vigoureusement secouru. Quelques cadavres et quelques projectiles adroitement lancés sur la tête des plus acharnés leur font lâcher prise. Toutefois la fureur, l'espérance des vaincus n'est pas apaisée ; nous faisons pleuvoir la grenade parmi eux et ils se décident enfin à descendre dans la cale. La batterie et le pont sont libres ; en un mot, le *Triton* est à nous et les couleurs françaises brillent à la corne d'artimon.

« Malgré ce succès, la sécurité était encore incomplète, et la victoire peu assurée ; nous tenions, il est vrai, cent prisonniers sous les écoutilles, mais nous n'étions plus que vingt : vers la fin du combat, cinq des nôtres étaient tombés sous les longues piques des ennemis. »

Les Français proposèrent une capitulation qui fut

acceptée et dont voici la teneur : on donnerait aux Anglais survivants le corsaire pour se sauver où ils voudraient, si le navire pouvait les contenir tous ; on ferait monter les prisonniers un à un sur le pont et ils iraient rejoindre à la nage le *Hasard* qui n'était qu'à une demi-portée de fusil.

Cela fut exécuté ; mais à peine les derniers Anglais avaient-ils quitté le *Triton* qu'on s'aperçut que les autres, les premiers arrivés, faisaient leurs préparatifs pour revenir attaquer le navire, et ils étaient *six* fois plus nombreux que les corsaires. C'était une nouvelle bataille à livrer pour les vainqueurs, mais avec des chances moins favorables. Sans doute on avait de l'artillerie, du canon, et quelques décharges auraient suffi pour couler bas le petit navire, mais les munitions manquaient, la soute aux poudres étant fermée, et les clés ne se trouvant pas. On s'occupait de la défoncer, mais sans réussir assez vite, le *Hasard* avançait, il n'était plus qu'à quelques toises du *Triton*. Surcouf fait fermer les sabords des batteries, et des cordages entrelacés à la hâte simulent jusqu'à une certaine hauteur les filets d'abordage. Derrière ce rempart tous les corsaires, armés jusqu'aux dents, attendent leurs ennemis enhardis par le nombre et aussi résolus. Qui sait ce qu'il fût advenu ?

« Mais, dit Garneray que nous citons de nouveau, la Providence, qui veille sur les braves gens, ne nous abandonna pas ; une jolie brise vient tendre nos voiles, nous marchons mieux que le *Hasard* et en dix minutes nous nous trouvons à l'abri de ses atteintes. »

La « Confiance » et le « Kent ».

En 1800 Surcouf partit de l'île de France sur la *Confiance* dont un vieux marin fait le portrait que voici :

« Le plus fin voilier des mers de l'Inde, la disposition de ses cordages multipliés, la symétrie qui présidait à son dormant léger étayant sa svelte mâture, ses vergues si parallèles entre elles, flattaient les yeux des marins sachant apprécier l'ordre et l'ensemble du bâtiment. Le corsaire était dans l'état de repos, montrant ses belles et admirables proportions ; au-dessus de ces noires préceintes apparaissait une large bordure jaune paille, marquée par dix-huit sabords garnis chacun d'un canon. Un immense drapeau ornait sa poupe, tandis qu'aux flèches de ses royaux se déployaient divers pavillons, parure de revue et d'inspection. »

L'équipage se composait de cent soixante Européens, vingt-cinq volontaires du bataillon de Bourbon, et quelques noirs.

Surcouf avec la *Confiance* se dirigea vers les embouchures du Gange, afin d'y guetter quelque navire arrivant d'Europe. Bientôt on vit paraître un superbe navire de la Compagnie des Indes. On ne pouvait désirer une plus belle proie ; mais le difficile était de s'en emparer.

Le *Kent* était un des plus grands navires de la Compagnie des Indes ; il était du port de douze cents tonneaux, protégé par une formidable artillerie de vingt-six canons, de dix-huit en batterie et douze pièces de neuf sur les gaillards. Il ne comptait pas moins de quatre cent trente-sept combattants, son équipage avait été presque doublé par celui de la *Reine*, son compagnon de route, qu'un incendie avait dévoré. Il était commandé par le capitaine Rivington, marin expérimenté et résolu.

L'Anglais néanmoins se méprit d'abord sur le caractère du navire qu'il voyait poindre à l'horizon, ne pouvant croire que, dans les eaux anglaises et si proche du Gange, un navire ennemi osât s'aventurer. Mais son illusion ne tarda pas à se dissiper lorsque la *Confiance*, s'approchant rapidement, il put distinguer ses formes élancées et ses allures d'oiseau de proie. Sur ses mâts d'ailleurs ne flottait aucun pavillon. Le capitaine anglais, après avoir fait assurer son propre pavillon, envoya un boulet au navire suspect pour le forcer à arborer ses couleurs. Le projectile ricocha sur la surface de la mer, et passa par-dessus le corsaire en faisant jaillir l'eau de l'autre côté.

— Il n'est pas arrivé à sa destination, murmura Surcouf, et comme il ne répondit pas, le *Kent* lui lâcha toute sa bordée, à laquelle on ne répondit pas davantage.

Mais presque aussitôt Surcouf fit donner sur son bord un coup de sifflet auquel succéda l'ordre : *Passe tout le monde sur l'arrière !* L'équipage se trouvait réduit à cent trente hommes par suite de l'armement de différentes prises. Surcouf n'en était pas moins résolu à attaquer le bâtiment anglais. Dès qu'il vit tous ses marins groupés autour du dôme qui lui servait de *banc de quart* dans les occasions solennelles, il leur dit avec ce regard et cet accent qui électrisait les plus timides :

— Enfants, n'ayez souci de la taille de ce gros navire près duquel notre corsaire a l'air d'un poussin à côté de sa mère. Je vous en donne ma parole, ce n'est point un navire de guerre, mais un rouleur de la compagnie. Néanmoins, notre artillerie ne vaut pas la sienne, et l'attaquer à coups de canons serait risquer de nous faire couler. A l'abordage donc ! les canons ne vous font pas peur ?

— Non, non, capitaine.

— A l'abordage donc ! qu'on s'arme vite et se tienne prêt ?

« Et déjà le capitaine d'armes, dit M. Cunat, retirait des coffres et distribuait aux marins le sabre d'abordage ou la hache d'armes, le long pistolet à crochet et le poignard si dangereux dans les mêlées. Les alertes gabiers garnissaient les hunes d'espingoles en cuivre et de barils de grenades, tandis que les quartiers-mâtres suspendaient les redoutables grappins sur leurs cartahus. »

D'après la contenance intrépide de leurs adversaires, les Anglais comprennent qu'ils sont résolus à l'abordage. Pour l'éviter et conserver l'avantage que lui assure sa formidable artillerie, Rivington met, comme on dit, la barre dessous et ordonne de virer. « Mais le *Kent* manquant son évolution, d'après la description que le capitaine Cunat nous fait, en tacticien, du combat, abat et cube sur la *Confiance* qui, ayant changé d'amures, lof pour lof, se trouve sous la vaste poupe de l'Anglais, pareil à une haute forteresse... A chaque roulis le colosse anglais semblait vouloir écraser le faible nain qui s'était accroché à lui. Surcouf, élogeant le vaisseau sous le vent, aussi adroitement que l'eût fait un patron de chaloupe lui envoya sa volée, chargée doublement à boulets et à mitraille.... Le ravage des boulets d'une volée tirée de si près en plein

bois, l'explosion des grenades tuant à droite et à gauche, l'audace de l'attaque, tout concourait à produire une vive sensation qui annihila un instant les défenseurs du *Kent*. En même temps, les grappins et leurs chaînes, suspendus aux cartahus, furent lancés sur les plats-bords élevés du vaisseau qu'ils saisirent de leurs pattes recourbées et lièrent étroitement les deux athlètes... Une nappe de feu sortit des flancs du *Kent*, mais le fer qu'il vomit passa par dessus la *Confiance* dont les formes rases restaient au-dessous des seuillets des sabords.

« Surcouf aussitôt donne ordre aux deux tambours qu'il avait gardés près de lui de battre la charge, signal de l'assaut. » Drieux, à la tête de son escouade d'abordage, franchit l'intervalle d'un bord à l'autre et atteint le gaillard d'avant en refoulant les Anglais qui le défendaient de pied ferme ; après une lutte sanglante, il les délogea du pied du mât de misaine et demeura maître avec ses hommes de l'espace qu'il avait conquis. Mais, avant Drieux cependant, un homme était parvenu sur le pont du *Kent*, c'était le nègre Bambou qui, ayant parié ses parts de prise avec ses camarades qu'il serait le premier à bord du vaisseau, armé d'un poignard et d'un pistolet, s'était affalé du bout de la grande vergue au milieu des ennemis, à travers lesquels il se frayait un passage pour rejoindre les Français sur l'avant et contribuer à leur succès.

L'ancre du *Kent* prise dans le sabord d'avant de la *Confiance*, offrait comme un pont aux assaillants ; les uns prennent cette voie ; les autres en plus grand nombre s'accrochent aux manœuvres, cal-haubans et porte-haubans. Un officier anglais cependant braque une pièce de l'avant dans la batterie de manière à balayer le corsaire en écharpe, il y met le feu et renverse quelques matelots qui

passaient sur les bras et la verge de l'ancre. Cet événement loin de faire reculer le reste de la bande l'anime davantage ; tous brûlent de venger leurs camarades.

« Les hommes de la seconde escouade, commandée par Surcouf en personne, se précipitent pour leur venir en aide. Le champ de bataille resserré dans lequel a été acculée la foule des Anglais, gêne leur développement et paralyse en partie leur supériorité numérique. Alors les volontaires ouvrent un feu roulant de mousqueterie dont la précision ne décide cependant pas la victoire. Le capitaine anglais du geste et de la voix ralliait et encourageait ses hommes qu'on eût longtemps attaqués sans les entamer quand une grenade, lancée du bout de la grande vergue de la *Confiance* par le gabier Avriot, de Bordeaux, tombe au milieu des Anglais, éclate en tuant Rivington et sème ainsi l'effroi dans leurs rangs. Surcouf à qui rien n'échappe, voyant le désordre qui suit la mort du capitaine du *Kent*, charge avec un redoublement d'impétuosité à la tête de son équipage, les Anglais lâchent pied et se réfugient derrière le fronton de la dunette où, quelques temps encore, ils résistent mais inutilement, et sont enfin forcés de se rendre. »

De nouveaux exploits marquèrent encore la carrière brillante de Robert Surcouf, mais ces deux faits suffisent pour le faire connaître. Le vaillant corsaire mourut en 1827 à Saint-Malo. Depuis longtemps il ne naviguait plus.

Surcouf avait manifesté le désir d'être enterré dans le cimetière de Saint-Malo, auprès de son père et de sa mère. « Il fallut, dit un témoin oculaire, faire traverser au cercueil le bras de mer qui sépare les deux villes et où les vaisseaux qui se trouvaient à l'ancre avaient mis en signe de deuil leurs pavillons en berne. Quatre bateaux, occupés par le clergé de Saint-Servan réuni à celui de Saint-Malo,

précédaient l'embarcation tendue de noir portant les dépouilles mortelles du défunt. Derrière suivaient plus de cinquante canots où se trouvaient les parents, un détachement de la garnison et de nombreux amis qui rendaient les derniers devoirs au brave Surcouf. Les quais étaient couverts par une foule considérable de spectateurs étrangers à la localité et d'habitants accourus de l'arrondissement qui contemplaient dans un religieux et morne recueillement cet imposant cortège.

« Après une courte station à la maison du défunt à Saint-Malo, le corps fut porté à la cathédrale où se célébra la messe des morts. C'est ainsi que les circonstances permirent qu'à cinquante-cinq ans d'intervalle on fit ses funérailles dans le temple même où il avait été baptisé, et que les cloches qui, joyeuses, avaient annoncé sa naissance, tintèrent, lugubres, le glas de son trépas. »

Le tombeau du vaillant corsaire, quoique simple, est de ceux qui attirent tout d'abord le regard du visiteur dans le cimetière de Saint-Malo.

LES

FRANÇAIS A MADAGASCAR

Le Sergent La Roche.

En 1642, un capitaine de la marine marchande, nommé Rigault, obtint du cardinal de Richelieu le privilège exclusif, pour lui et ses associés, de faire des expéditions de navires à l'île de Madagascar et autres îles adjacentes; seulement l'obligation lui fut imposée d'en prendre possession au nom du roi de France. Une compagnie se forma qui prit le titre de : *Compagnie française de l'Orient*, et au mois de mai de la même année, elle expédia un premier navire chargé de porter à Madagascar les sieurs Pronis et Foucquembourg et douze français sous leurs ordres. Arrivés à leur destination, Pronis et son lieutenant firent choix pour leur établissement du village de Manghefia

qui offrait certains avantages, mais était malsain.

On ne tarda pas à s'en apercevoir, car l'année suivante, un renfort de soixante-dix Français étant arrivé à la colonie, ce qui donnait les plus belles espérances, au bout de quelques semaines, une épidémie se déclara parmi les nouveaux venus dont beaucoup succombèrent. Cette fatale expérience fit comprendre la nécessité de transporter ailleurs l'établissement et c'est alors que, dans la presqu'île de Tholonha, s'éleva le fort Dauphin, « poste militaire et maritime à la fois, a-t-on dit, et centre de la puissance éphémère et précaire que la France a exercée dans ces contrées. »

Pronis compromit bientôt l'établissement qu'il avait fondé et s'aliéna tout à la fois les Français et les Madécasses. Flacourt, qui lui succéda, avait plus de capacité et de fermeté. « Quant il arriva, dit un historien moderne (Eyriès), le désordre était extrême et, pour comble de malheur, on était sur le point de manquer de vivres. Flacourt parvint à réparer tous ces maux ; mais il ne put rétablir entièrement la tranquillité ; sans cesse en butte aux menées sourdes des Français et aux attaques des Madécasses, il passa six années très pénibles, ne recevant aucunes nouvelles de France. » Il pensait à aller lui-même en chercher lorsqu'arrivèrent deux navires qui lui apprirent que la Compagnie avait cédé son privilège au duc de la Meilleraye. Flacourt, d'après ce qui lui fut dit, se croyant abandonné par les anciens intéressés, se démit du commandement laissé à Pronis qu'il avait jadis remplacé et retourna en France.

C'est Flacourt qui donna à l'île Bourbon le nom qu'elle a longtemps porté et qu'on lui donne encore, quoique officiellement elle s'appelle maintenant la Réunion.

Depuis cette époque, à diverses reprises, en 1654, 1667,

1670, 1674, 1772¹ et plus récemment sous le ministère de M. Hyde de Neuville, des expéditions furent envoyées à Madagascar. L'ancien fort Dauphin sortit plus d'une fois de ses ruines, d'autres forts s'élevèrent ailleurs, à grands frais et dans les conditions les plus favorables en apparence. Cependant toujours ces entreprises échouèrent et il fallut se résigner à abandonner ce sol si merveilleusement riche et sur lequel d'anciens traités nous assuraient un droit de suzeraineté. Mais dans ces douloureuses vicissitudes les Français surent maintenir l'honneur du pavillon, comme le prouve ce glorieux épisode de nos annales maritimes qui eut lieu pendant le gouvernement de Flacourt. Un sergent nommé La Roche et douze soldats français, revenant à la presqu'île de Tholonha où les attendait le gouverneur, tombèrent au milieu d'une armée de six mille Madécasses ; or, voici que Flacourt, témoin oculaire, on peut dire, nous raconte.

« A dix heures du soir, La Roche et ses compagnons sont arrivés bien las et bien fatigués. Il m'a rapporté que deçà la montagne de Domboulombe, en une campagne qui s'appelle Ivoule, Dian Tsérong, Dian Machicore et tous les blancs du pays d'Anosse, avec environ six mille hommes armés de dards et de zagaies les vinrent environner pour les massacrer en leur chantant mille injures. La Roche et ses compagnons se mirent à genoux, chantèrent tout haut l'hymne : *Veni, creator Spiritus*. Dix ou douze nègres et une négresse qui étaient avec eux et au service du fort Dauphin, se mirent aussitôt à genoux en se recommandant à Dieu. L'hymne achevée, les Français s'entre-demandèrent pardon les uns aux autres, s'entre-couragèrent en

1. Il s'agit de l'expédition du major Beniowski, un aventurier polonais qui faillit se tailler un royaume à Madagascar.

tirant quelques coups de fusil pour écarter ceux qui s'avançaient trop.

« Pendant leur prière, les ennemis les considéraient, jetaient devant eux des *fuli* de bâtons blancs, des œufs couvés, et faisaient mille conjurations et imprécations, ayant cette superstition de croire que, par ce moyen, le courage des Français serait diminué, et que même ils demeureraient immobiles et sans défense. Ce qui arriva autrement ; car les Français se battirent en retraite depuis deux heures après-midi jusqu'à sept heures du soir et tuèrent plus de cinquante nègres des plus hardis qui s'avançaient les premiers sans ceux qui furent blessés en grand nombre. Ils se servirent si à propos de leurs armes qu'ils ne tiraient aucun coup de fusil sans effet, et quand trois ou quatre avaient tiré, les autres tiraient pendant que ceux-ci chargeaient leurs armes. Leurs nègres jetaient hardiment les pierres et relançaient les dards qu'on leur avait jetés, et même la négresse amassait des pierres plein son pagne pour leur en fournir et en jetait aussi. La poudre commençant à leur manquer, ils se saisirent d'une petite colline toute ronde sur laquelle ils montèrent environ sur les sept heures du soir, bien las et rompus, en résolution de jouer de leur reste, et y campèrent tout le reste de la nuit. L'armée se tint aux environs et une partie monta sur un coteau voisin hors de la portée du fusil. »

Les Français n'avaient perdu qu'un des leurs, Nicolas de Bonne, tué d'un coup de mousquet ; car les indigènes en possédaient cinq qu'ils s'étaient procurés par divers moyens.

« Dian Tsérong, ayant vu que, par la force, il ne pouvait détruire ces pauvres onze Français, s'avisa de leur envoyer un Ananrian leur demander à parlementer. et, afin de mieux réussir, il leur envoya une génisse et leur

lit porter un plein bassin de riz cuit, leur envoyant dire qu'il avait pitié d'eux restés si longtemps sans boire ni manger, vu qu'ils étaient lassés et fatigués, et qu'il désirait leur parler paix et jurer amitié avec eux et les priaît de venir le lendemain le trouver en assurance sans rien craindre. Ils firent tuer cette bête, en mangèrent en grillade et en carbonnade avec du riz et même en envoyèrent aux nègres ennemis qui étaient sur la butte, mais se tinrent sur leurs gardes le reste de la nuit. Le matin, ils s'en allèrent trouver Dian Tsérong, et étant arrivés à un petit hameau où il était, le nommé François Granchamps s'assit sur une grande natte qui était là préparée, ayant son fusil et son pistolet prêts à bien faire. Les deux autres Français étaient debout à l'entour de lui... Dian Tsérong leur fit dire de s'asseoir sur les nattes. » Mais, avertis par un nègre de se désier de quelque trahison, ils firent réponse au chef : « Qu'ils étaient encore en résolution de se bien battre et de lui vendre leur vie chèrement et que, pour cet effet, ils désiraient se tenir prêts en cas qu'il voulût encore recommencer, sinon qu'il commandât aux nègres de se retirer. »

Soit admiration, soit crainte, Dian Tsérong, après avoir donné l'ordre à la plupart des siens de s'éloigner, s'avancet, en réponse à Granchamps qui lui reprochait avec force son agression contre les Français dont il n'avait eu qu'à se louer, il dit pour se justifier : « Que les mauvaises langues avaient causé le désordre et que les sorciers de Matatanes étaient venus dans leur pays semer grande quantité de sorts et de charmes qui les avaient tellement aveuglés que de les avoir excités à entreprendre une guerre injuste contre les chrétiens ; qu'il voyait bien qu'ils avaient Dieu et la justice de leur côté qui les avait protégés et leur avait augmenté le courage de se défendre hardiment contre

une si grande multitude de gens qui leur voulaient ôter la vie. Nous avons ouï parler des Portugais, ajouta-t-il, nous avons connu les Hollandais et les Anglais, mais ce ne sont point des hommes comme vous autres : car vous ne vous souciez pas de votre vie, vous la méprisez et en faites peu de cas, et quoique vous voyez la mort devant vos yeux, vous ne vous épouvantez pas, vous êtes autres que ces autres étrangers ; vous n'êtes pas des hommes mais des lions et quelque chose de plus. Je suis fâché de cette malheureuse entreprise que nous avons faite, j'en ai déplaisir ; je désire faire la paix et jurer avec Monsieur de Flacourt, mon frère, lequel je vous assure être plein de vie dans le Fort... Allez, et ne vous fiez à personne en chemin. »

« Il fit un grand serment qu'il n'entreprendrait plus rien et donna sa main à toucher à François Granchamps, lequel prit congé de lui avec ses compagnons. » En effet Dian Tsérong tint parole, et ils arrivèrent sains et saufs au fort Dauphin.

On comprend qu'avec de tels hommes, même peu nombreux, Flacourt, digne dans son énergie de leur commander, ait pu résister à des armées ennemies pendant des mois, des années même. Mais il fut mal remplacé par Pronis.

Fortuné Albrand et Robin.

Élève à l'École normale, Fortuné Albrand quitta la France dans les premières années de la Restauration avec deux camarades d'étude pour aller à l'île Bourbon fonder une maison d'éducation. Mais, arrivé dans cette île, le goût des aventures le détourna de son projet. Après divers voyages à Mascate et sur les côtes, voyages dans lesquels il fit preuve d'une rare énergie et d'une étonnante habileté à négocier avec les populations demi-barbares de l'Afrique et de l'Asie, il accepta du gouverneur de Bourbon une mission diplomatique pour Zanzibar et réussit pleinement. A son retour, nommé agent commercial principal au fort Dauphin, il vint résolument planter le drapeau français sur les débris du fort transformés en une simple habitation et sut faire craindre et respecter le nom français des indigènes qui étaient dans l'admiration d'entendre le jeune étranger parler leurs divers idiômes avec autant de facilité que d'éloquence. Le succès même qu'il obtint parmi les Malgaches fit concevoir à l'administration la pensée de l'envoyer comme ambassadeur extraordinaire auprès de Radama I^{er}. Une raison d'économie empêcha la réalisation de ce projet qui pouvait avoir des résultats considérables.

L'entreprenant et infatigable Albrand ne se découragea pas, et il ne tarda pas à concevoir la pensée d'une entreprise importante. Le gouvernement français, depuis longtemps, songeait à fonder un établissement militaire à Sainte-Marie; mais il aurait fallu créer une colonie agricole qui fournirait les ressources indispensables tout en contribuant à assainir le territoire. « Les difficultés de la colonie guerrière, dit M. Victor Charlier, étaient telles que de jour en jour on reculait devant l'entreprise. La colonie agricole présentait des obstacles non moins sérieux, savoir l'insalubrité du climat, le caractère déflant et vindicatif des naturels; mais Albrand, quoiqu'il se rendit bien compte de toutes les difficultés et de tous les périls, n'en résolut pas moins de se faire planteur à Sainte-Marie. » Un négociant de Bourbon, M. Hugo, fit les fonds de l'entreprise, et au mois de juillet 1820, Albrand partit de Bourbon avec un ami, M. Carrayon, officier distingué qui se dévouait comme lui à cette grande entreprise, bravant toutes les prédictions fâcheuses qu'on ne leur épargnait point et auxquelles ils donnèrent un éclatant démenti. Car, au bout de trois années seulement, ils avaient créé un magnifique établissement qui faisait l'admiration de tous les étrangers venant de Bourbon ou d'ailleurs, visiter les deux amis au milieu de cinq ou six cents Malgaches qu'on voyait, malgré leurs habitudes enracinées de paresse, zélés au travail et joyeusement occupés de l'exploitation de cette immense ferme.

Ce magnifique et prompt résultat décida la création de l'établissement militaire. Dans les premiers mois de l'année 1822, un navire arriva de France avec un détachement qui s'occupa de l'installation du fort. Mais bientôt l'influence du climat se fit sentir sur ces hommes qui peut-être avaient négligé les précautions nécessaires en pareil

cas. Cette circonstance fut pour Albrand une nouvelle occasion de prouver son dévouement et son courage. Il prodigua à ses compatriotes tous les secours dont ils avaient besoin, s'efforça de les rassurer par sa parole et par son exemple et contribua à sauver le plus grand nombre. L'officier qui commandait le détachement avait succombé aux atteintes de l'épidémie et nul autre ne se trouvait pour le remplacer. Tous les regards se tournèrent vers Albrand ; simple colon, il fut élu d'une voix unanime chef de l'établissement français, et il se montra digne de ce choix au milieu de circonstances parfois critiques. Lorsque arriva de France un nouveau gouverneur, Albrand, remettant le pouvoir entre ses mains, se livra de nouveau tout entier à son exploitation de plus en plus prospère et à laquelle il put ajouter une sucrerie. « Mais, dit son biographe, il ne lui fut pas donné de voir le résultat de ses travaux. Il mourut en décembre 1826, au milieu de ses plus belles espérances. En mourant, il songait encore à protéger cette petite île de Sainte-Marie, sa nouvelle patrie, contre la réputation d'insalubrité qui lui était si bien acquise ; il cherchait à prouver qu'il succombait à une maladie de l'encéphale qui n'avait rien de commun avec la fièvre de Madagascar. »

A l'époque où Fortuné Albrand se dévouait à cette laborieuse entreprise, dans la grande île même, se trouvait un autre Français dont la carrière a été fort curieuse, voici les pages que lui consacre le *Voyage autour du monde*¹.

« C'était à une époque où l'action anglaise prévalait dans les conseils de Radama. Les ministres protestants, Jones et Griffiths, dirigeaient le mouvement civilisateur dans tout

¹ *Voyage pittoresque autour du monde*, par Dumont d'Urville.

le pays ; ils y prêchaient, à l'usage des grands et du prince, une espèce de cours d'histoire où notre nation était sacrifiée à la nation britannique. Eh bien ! malgré cette influence si directe et si continue, malgré notre impolitique éloignement, quand il s'agit de nommer un dignitaire supérieur à tous les autres, un maréchal du nouveau royaume, ce fut un français que Radama choisit, un nommé Robin, ancien sous-officier de l'empire. L'histoire de cet homme est tout un roman.

« Maréchal des logis de l'armée du Nord en 1813, Robin passa en 1814 comme sergent dans le bataillon destiné aux colonies ; il vint à Bourbon. Là, incarcéré pour quelques actes d'insubordination justiciables d'un code rigoureux, il ne put supporter la pensée d'une peine dégradante, combina, trouva des moyens d'évasion, gagna l'île de France, puis Madagascar en 1829. Avec l'autorisation de Radama, de Tananave il vint à Tananarive où quelques ressources d'éducation le rendirent utile aux habitants. Il donna des leçons de lecture, d'écriture et de calcul. L'un des naturels, le sieur Jolicœur, le prit surtout en affection. C'était un Malgache qui, enrichi par le cabotage entre Madagascar et Maurice, avait épousé dans cette dernière colonie une Malabare avec laquelle il vivait alors retiré à Tananarive. Cet homme avait plusieurs enfants dont Robin devint le précepteur. L'une de ses élèves, vive Malgache de quinze ans, lui ayant plu, il la demanda et l'obtint en mariage en 1835. Voilà Robin de la famille et le beau-père, Jolicœur, très empressé d'aller raconter le fait à Radama dont il était bien reçu. Radama désira voir le précepteur français. En l'abordant, le roi lui demanda s'il avait servi sous Napoléon ; et sur sa réponse affirmative, cette figure nègre s'anima tout à coup d'une expression indicible :

« — Ce fut là un grand homme, dit-il, grand homme... grand homme !

« Et montrant le portrait de l'empereur pendu à la cloison, il ajouta :

« — Voilà mon modèle, voilà l'exemple que je veux suivre.

« L'entretien continua ; il roula sur l'art militaire, sur la politique française, etc., et les vues du roi des Hovas sur ces questions n'étaient dépourvues ni de justesse ni de sagacité. Depuis ce jour, Radama se plut aux conversations de Robin : on eût dit qu'il y cherchait un point de résistance contre son entourage d'émissaires anglais. Dans le but de trouver un motif à des rapports plus fréquents et plus utiles, il fut convenu que le chef hova prendrait de l'ex-soldat de l'empire des leçons de lecture et de langue française. L'élève fit des progrès ; il les paya par le poste de secrétaire intime, ensuite par le grade de colonel ou dixième honneur, car les Hovas calculent les grades d'un à douze en partant du tambour pour arriver au maréchal. En relations journalières avec le roi, Robin était devenu son confident et son conseiller secret... Lors de la révolte des Sakalaves, le colonel français fut mis à la tête du corps expéditionnaire envoyé contre eux ; il suivit le roi malgache dans les guerres de l'Ouest ; et ce fut au retour de cette campagne que lui échut le titre de maréchal, douzième et dernier honneur, que son protecteur lui conféra autant pour récompenser les services du militaire que pour faire honneur à sa qualité de Français. Un second acte non moins caractéristique, ce fut la nomination de Robin au commandement supérieur de la côte de l'Est. Il y remplaçait le mulâtre Corollaire, fils d'un officier supérieur de l'artillerie française, dont les colons de Sainte-Marie cependant avaient eu plus à se plaindre qu'à se

louer. L'excellent Robin se montra tout autre : du jour où il gouverna sur cette côte, ses compatriotes y furent accueillis et protégés, et sans nuire en rien aux intérêts de son souverain, il se montra plein de bienveillance pour les colons et la petite garnison, et grâce à lui, dans les établissements français on n'eut plus à souffrir de la famine. »

Aussi en 1828, quand la corvette la *Seine* arriva sur cette côte, le commandant, après avoir touché à Sainte-Marie et Foulepointe, voulut se rendre à Tamatave pour remercier Robin. Cette visite combla de joie le maréchal de Radama, car les souvenirs de la patrie lui étaient restés chers. Quand il vit que le canot du commandant quittait le navire, il descendit vers la plage, pour y recevoir, à leur débarquement, les officiers français. Il était dans son grand uniforme : habit bleu à l'anglaise, avec parements, collet, revers de velours noir et galons en or ; pantalon bleu avec large galon d'or dans toute la longueur ; épaulettes à grosses torsades, chapeau à plume ; des franges d'or ornaient le ceinturon de son sabre. Derrière lui marchaient ses aides-de-camp en grande tenue de colonel anglais et à quelque distance suivait une garde d'honneur.

L'accueil que fit Robin au commandant et aux officiers de la *Seine* prouva combien il était heureux de la présence de ses compatriotes. Sa généreuse hospitalité ne savait qu'imaginer pour plaire à ses hôtes et, pendant les quelques jours que la corvette stationna dans le port, ce ne furent que fêtes, chasses, festins. Le commandant du navire, pour reconnaître cet empressement, voulut à son tour traiter à bord le maréchal avec sa femme et ses deux belles-sœurs. Il y eut dîner, bal, concert, feu d'artifice, et enfin, comme bouquet de fête, le capitaine remit à Robin

des lettres de grâce qui le relevaient de son jugement et purgeaient sa contumace. « Robin, dit M. Dumont d'Urville, accueillit cet acte comme une précieuse faveur, tant il y avait, dans l'officier supérieur de Radama, le sentiment de sa vie passée si obscure et si peu regrettable. »

Depuis cette journée, les relations de Bourbon et de Sainte-Marie avec la Grande-Terre devinrent de plus en plus faciles et amicales et le contre-coup s'en fit sentir à Tananarive. Malgré les intrigues du pasteur John et de ses acolytes, Radama semblait tous les jours davantage s'éloigner de la politique anglaise pour se rapprocher de nous quand malheureusement, jeune encore (il n'avait pas trente-six ans), ce prince succomba à une maladie violente, ou peut-être au poison que lui versa, dit-on, la reine Ranavalô Manjaka qui usurpa le trône à l'instigation d'un jeune Hova, Andimiase, entièrement dévoué à l'alliance anglaise et dont Ranavalô fit son premier ministre et son favori. Ce changement fut le signal d'une réaction contre la France. Les dignitaires, supposés favorables à celle-ci, furent disgraciés ou même tués. Robin, mandé à Tananarive, ne craignit pas de se rendre à la cour. Il fit justice des accusations de malversation et autres dont il était l'objet, et la franchise énergique de son langage ne déplut point à la reine ; car elle insista pour qu'il conservât son grade et ses fonctions. Mais il refusa de reprendre la démission qu'il avait tout d'abord offerte et déclara que, Radama mort, il préférerait vivre dans la retraite. En effet, de ce moment Robin disparaît de la scène. .

V
ren
tou
mar
N
den
mis
atte
pou
vire
frég
che
qui
il n
et u

DUPERRÉ

i

Le commandant de « la Sirène ».

Voici de la vie de l'amiral Duperré un épisode qui se rencontre tout d'abord sous ma plume et qui contribua tout particulièrement à la fortune militaire de l'illustre marin en attirant sur lui l'attention de l'empereur :

Nommé capitaine de frégate en 1806, il avait le commandement de la *Sirène*. Cette frégate, après avoir rempli une mission aux Antilles, vint, de concert avec l'*Italienne*, atterrir sur les côtes de Bretagne. Elles faisaient route pour le port de Lorient, lorsque, le 22 mars 1808, elles se virent chassées par une division de deux vaisseaux et trois frégates qui leur coupèrent le chemin en les obligeant à chercher protection sous les forts de Groix. L'*Italienne*, qui marchait en arrière, opéra facilement sa retraite, mais il n'en fut pas de même de la *Sirène* à laquelle un vaisseau et une frégate vinrent barrer le passage, en sommant le

navire français de se rendre. Malgré l'infériorité considérable de ses forces, l'intrépide Duperré ne répondit à la sommation qu'en ordonnant le branle-bas général et faisant feu de babord et de tribord. Les vaisseaux ennemis ripostent et un combat s'engage terrible, sans trop de désavantage pour la frégate française qui manœuvre habilement de façon à ne pas se laisser aborder par l'un ou l'autre de ses adversaires tout en répondant vigoureusement à leur feu. Cependant quelques avaries dans son gréement semblaient rendre sa position critique. Aussi à trois reprises lui cria-t-on du vaisseau ennemi :

— Amène, ou je te coule !

— Coule, mais je n'amène pas ! Feu partout ! répond imperturbablement Duperré.

Cependant, pressé de plus en plus par ses deux ennemis, il ne voit pas d'autre moyen, pour leur échapper, que de s'échouer sur la côte. Mais cette manœuvre fut exécutée si habilement et avec tant de bonheur que, bientôt après, le capitaine avait pu relever son navire et le ramenait triomphant à Lorient, en dépit des nombreux croiseurs anglais qui bloquaient le port.

Ce beau fait d'armes valut, avec des témoignages particuliers de la satisfaction de l'empereur, le grade de capitaine de vaisseau à Duperré.

II

A bord de « la Bellone ».

Duperré était né en 1775 à la Rochelle; il avait débuté comme pilotin dans la marine marchande, et il était entré dans la marine militaire en 1793. En 1795 nous le voyons aspirant sur le *Tartu* qu'il quitte pour s'embarquer comme enseigne de vaisseau non entretenu sur la frégate la *Virginie*, commandée par Bergeret à qui il n'a manqué qu'une vie plus longue et des circonstances meilleures pour fournir une glorieuse carrière.

La frégate croisait depuis quatre jours, lorsqu'à sept lieues du cap Lisard, elle aperçut à l'horizon plusieurs voiles qu'elle prit pour un convoi de navires marchands. Aussitôt la *Virginie* prit chasse: elle reconnut trop tard qu'elle avait devant elle toute une division ennemie. Bergeret, voyant qu'un des navires ennemis le gagnait de vitesse, vire de bord résolument; il s'approche à portée de pistolet de ce vaisseau qui portait le guidon du commandant et le foudroie pendant une demi-heure par un feu terrible qui décime son équipage, cause de grands désordres dans son gréement, et le force à la retraite.

Par malheur, la *Virginie*, pendant cette canonnade, avait subi plus d'une avarie, ce qui ne lui permet pas de s'éloigner assez vite du champ de bataille, et bientôt elle

se voit entourée par cinq frégates dont les ombres se projettent menaçantes aux clartés de la lune. De celle qu'on apercevait par la hanche de tribord, une voix s'élève pour sommer la *Virginie* d'amener.

— Combien êtes-vous ? demanda Bergeret.

— Cinq ! fut-il répondu par la frégate ennemie.

Après avoir renouvelé par trois fois sa question, suivie de la même réponse, Bergeret dit enfin :

— Vous êtes cinq contre un, j'amène.

Criblée dans sa coque et son gréement, la *Virginie* comptait onze morts et vingt-cinq blessés. Duperré, dans le combat, comme officier de manœuvre du capitaine, s'était montré le digne lieutenant de son chef : aussi fut-il récompensé par le grade d'enseigne titulaire. Cette nomination, il l'apprit dans les prisons d'Angleterre dont il ne sortit que l'année suivante (novembre 1798), grâce à un cartel d'échange.

Il prit ensuite le commandement de la *Pélagie* qui, après quelques mois de service sur les côtes, fut envoyée successivement au Sénégal et aux Antilles. Nommé lieutenant de vaisseau à cette époque, Duperré, lors de son retour, fut envoyé à Boulogne où se réunissait la formidable flottille qui fit trembler l'Angleterre. L'expédition manquée, il s'embarqua sur le *Vétéran*, commandé par le prince Jérôme Bonaparte. Après une ou deux campagnes sur ce navire, Duperré, nommé capitaine de frégate, prit le commandement de la *Sirène*.

Au mois de juillet 1808, il prit le commandement de la frégate la *Bellone* qui, dans les premiers jours du mois de janvier 1809, appareillait de Saint-Malo pour aller renforcer la station de l'île de France. Après avoir, chemin faisant, pris ou brûlé quatre navires anglais ou brésiliens, il arriva, dans les premiers jours de mai, en vue de l'île de France.

« Il avait alors trente-quatre ans, dit un biographe, un grade élevé, un nom illustré par un beau combat. Sa taille élevée, souple, agile, son œil empreint d'une fierté calme, son intelligence développée par l'expérience et par l'étude, tout marquait en lui l'homme digne de commander aux autres. Ponctuel et soigneux des détails, sévère pour les inférieurs, mais moins encore que pour lui-même, il avait su établir sur son bâtiment une discipline inflexible. Excellent manœuvrier, il alliait aux qualités pratiques de l'officier de fortune l'instruction solide du marin distingué. Le temps que ne réclamait pas la manœuvre, il l'employait à d'utiles observations... Il rectifiait à l'occasion ou complétait les cartes marines... Mais la sollicitude incessante de Duperré était de former son équipage à tous les travaux du matelotage, à tous les genres d'exercice. C'est pendant cette brillante campagne qu'il mit en pratique le système d'exercice des deux bords qui ne contribua pas peu à ses succès et est en usage encore dans la marine. »

Tel était Duperré, lorsque le capitaine général des possessions françaises, Decaen, lui donna l'ordre de se rendre dans les eaux de Madagascar, puis d'aller croiser dans les mers de l'Inde. Quelques semaines après, le capitaine de la *Bellone*, parti avec un seul navire, rentrait avec deux autres qu'il avait capturés, le *Victor*, de dix-huit bouches à feu, et la *Minerve*, frégate portugaise comptant quarante-huit canons. Ses prisonniers débarqués et remplacés par des matelots et des soldats français. Duperré remit à la voile avec sa petite division pour une croisière dans les eaux de Madagascar, et le 2 juillet 1810, il rencontrait et attaquait trois grands vaisseaux de la compagnie des Indes, dont deux, le *Windham* et le *Ceylan*, furent forcés d'amener leur pavillon. Sur ces vaisseaux se trouvaient, outre les équipages, plusieurs centaines de soldats du

2^e de ligne avec le colonel et le drapeau, Duperré, commandant à cinq navires, au lieu de trois, revint vers l'île de France; en vue du Grand-Port, il aperçoit un trois-mâts mouillé sous l'île de la Passe, et sur celle-ci comme sur le navire, il voit flotter le pavillon français; il s'avance donc sans défiance. Mais à peine le *Victor*, qui marche à la tête de la ligne française, a-t-il doublé le fort, que les couleurs françaises disparaissent pour faire place au pavillon anglais en même temps qu'un feu terrible, soit de fort, soit de la frégate ennemie, foudroie nos vaisseaux, car déjà la *Minerve* était engagée dans la passe. Duperré comprend que l'île et le fort sont tombés au pouvoir de l'ennemi et qu'il importe de ne pas le laisser s'y installer. La *Minerve* continue sa marche en répondant au feu de l'ennemi; les autres navires par l'ordre du capitaine l'imitent, et à leur tête la *Bellone*, dont l'artillerie et la mousqueterie balaient le pont de la frégate ennemie. Duperré alors embosse sa division de façon à ce qu'elle ne puisse être tournée; car il savait que de nombreux croiseurs anglais se trouvaient dans ces parages et ne pouvaient tarder à venir porter secours à la *Néréide*. En effet bientôt parurent le *Syrius*, frégate de trente-six canons, puis la *Magicienne* et l'*Iphigénie*, également de trente-six canons.

Quelques heures après, le combat s'engageait de nouveau dans des conditions à peu près égales, quatre contre quatre, car le *Windham* n'avait pu rallier notre division. Mais, par suite d'une fausse manœuvre, la *Minerve* et le *Ceylan* dérivent et vont s'échouer; la *Bellone* se trouve avoir à répondre, seule, à trois frégates ennemies sans compter que la *Néréide*, quoique échouée, lui peut envoyer en partie ses bordées. La *Bellone*, heureusement renforcée par l'équipage de la *Minerve*, fait essuyer aux ennemis les plus graves avaries quand elle-même semble invulnérable. Offi-

ciers et soldats ont juré de vaincre et veulent tenir parole. Aussi vainement le capitaine Duperré, blessé grièvement au front par un coup de mitraille, est-il emporté sanglant après avoir remis le commandement au capitaine Bouret; les Anglais sont vaincus : la *Magicienne* et le *Syrius*, que dévore l'incendie, sont abandonnés par leurs équipages; la *Néréide* amène son pavillon. Seule l'*Phigénie* parvient à se réfugier sous le canon de l'île; mais le lendemain, le fort comme le navire furent forcés de se rendre à l'apparition d'une division de trois frégates et un brick, commandés par le capitaine de vaisseau Hamelin.

Le 7 septembre, Duperré, convalescent de sa blessure, pouvait reprendre le commandement de sa division et entraît avec elle dans le port aux acclamations d'une foule immense accourue sur les quais pour saluer notre pavillon victorieux et le jeune officier qui s'était montré si digne de le défendre.

III

L'honneur du pavillon.

Ces éclatants faits d'armes devaient assurer la sécurité de la colonie; ce fut le contraire qui arriva. Le gouvernement anglais comme la compagnie des Indes, alarmés des dommages causés au commerce et à la marine par les croisières françaises, se résolurent aux plus grands sacri-

fices pour s'emparer de l'île de France qui, seule, offrait dans ces mers un port de refuge à nos marins. Pendant que le capitaine Hamelin était forcé de faire voile vers l'Europe, une flotte, qui comptait plus de trente navires, renforcés bientôt par dix-sept autres, venait cerner l'île, et sur divers points elle jetait de nombreuses troupes de débarquement. A ces forces écrasantes, le capitaine général Decaen ne pouvait opposer qu'une garnison affaiblie par les maladies et qui ne s'élevait guère qu'à cinq cents hommes, alors que les équipages des navires étaient réduits à mille environ. Après une résistance héroïque, qui valut aux assiégés une capitulation des plus honorables, MM. Decaen et Duperré, quelque regret qu'ils en eussent, durent rendre aux Anglais l'île de France, qui n'a plus cessé dès lors de leur appartenir et qui a pris le nom d'île Maurice.

Créé baron de l'empire, avec une dotation de quatre mille francs en août 1813, Duperré fut fait, deux mois après, commandeur de la Légion d'honneur, et l'année suivante, promu au grade de contre-amiral, et appelé au commandement des forces navales franco-italiennes dans l'Adriatique. Quand vinrent, après la campagne de Russie, les suprêmes revers, Duperré se montra à la hauteur des circonstances : avec son escadre, il tint tête aux flottes anglaises et à l'escadre autrichienne, et sut protéger Venise qu'il ne rendit qu'au mois d'avril 1814, après la convention signée entre le prince Eugène et le comte de Bellegarde.

Préfet maritime de Toulon pendant les cent-jours, le contre-amiral, par son énergie calme et son inébranlable fermeté, sauva cette ville de la réaction populaire qui suivit la chute de l'empereur. Après 1815, il conserva son grade ; en 1818, il fut appelé au commandement de la station des Antilles.

de co
les bi
granc
à ren
être a
sut p
même
fierté
conle
Lo
du co
où se
taine
prince
laine
de plu
trains
On
c'était
nait à
la Glo
se mo
orgue
les ma
ricane
traien
parlai
sur le
d'aille
gnatio
—
pour f

« Il ne s'agissait plus aujourd'hui, dit M. A. Fouquier, de coups de main et de croisières, mais il fallait panser les blessures du commerce et de la marine, protéger les grands intérêts de la paix. C'étaient de nouveaux services à rendre dans ce service des stations dont Duperré peut-être avait été le premier à comprendre l'importance. Il sut prouver qu'il les avait plus que jamais à cœur en même temps qu'il savait faire respecter avec une noble fierté l'honneur du pavillon, même sous les anciennes couleurs. »

Le 22 avril 1819, la frégate la *Gloire*, portant le pavillon du contre-amiral, mouillait sur la rade de Saint-Thomas où se trouvait déjà la frégate anglaise l'*Euryalus*, capitaine Huskisson. Le lendemain 23, en célébrant la fête du prince régent, à bord de l'*Euryalus*, on plaça à la pouleine le pavillon tricolore surmonté du yacht britannique de plus une flamme tricolore, attachée au-dessous du gui, traînait dans l'eau.

On ne pouvait croire à une méprise ; évidemment c'était là une grossière et insolente plaisanterie qui tournait à la provocation. Ainsi le comprirent, sur le pont de la *Gloire*, officiers et soldats, frémissant d'indignation en se montrant le pavillon, qui longtemps avait été leur orgueil, devenu l'objet de cette imprudente dérision et que les matelots anglais de leur côté contemplaient avec des ricanements significatifs. Les nôtres cependant leur montraient le poing d'un air menaçant, et déjà les artilleurs parlaient de charger les pièces lorsque Duperré averti parut sur le pont. D'un geste bref, commandant le calme, quand d'ailleurs on lisait dans ses regards qu'il partageait l'indignation générale, il dit avec un ferme accent :

— Soyez tranquilles, Messieurs, et comptez sur moi pour faire respecter l'honneur de la France. Cette offense

ne restera pas impunie. Satisfaction nous sera donnée et vite ou sinon... sinon...

Et un sourire et un regard qui furent compris achevèrent. Aussi de tous les côtés retentirent, avec les battements des mains, les cris de : *Vive l'amiral!* Le soir même, dans le salon du gouverneur de Saint-Thomas, M. Van Scholtin, Duperré se rencontrait avec M. Huskisson, le capitaine de l'*Euryalus*, et l'explication qui avait lieu donnait satisfaction pleine et entière à ses réclamations comme il résulte du journal de bord de Duperré. Voici en effet ce que nous y lisons :

« Le 24 avril, à neuf heures du matin, le capitaine de la frégate l'*Euryalus* est venu me faire visite. Il m'a répété, sur son honneur, ce qu'il m'avait faire dire la veille. Il m'a témoigné les plus vifs regrets de tout ce qui s'était passé, en blâmant amèrement la conduite de son premier lieutenant et s'est excusé sur le retard apporté à sa visite. Je reconnus aisément que, dans cette circonstance, la fierté nationale l'avait emporté sur les dispositions naturelles du capitaine Huskisson, que j'ai jugé de lui-même incapable d'un mauvais procédé. Dès lors la bonne intelligence se rétablit après une honorable réparation faite au pavillon français. Je me réunis à lui et à plusieurs officiers danois et français à un diner chez le gouverneur de l'île, où les premiers toasts furent portés aux rois de France, d'Angleterre et de Danemark. »

Peu de temps après, sur la rade de Saint-Jean de Porto-Rico, le pavillon blanc fut à son tour l'objet d'une insolente dérision de la part du capitaine du navire espagnol *Calypso*. « M. le contre-amiral Duperré, dit son consciencieux historien, s'en plaignit à don Salvator de Melindes, gouverneur de l'île, avec la même mesure à la fois pleine de fermeté et de dignité qu'il venait de mettre à faire res-

pecter le pavillon tricolore. Ayant obtenu avec la satisfaction d'un désaveu public, l'offre d'une juste punition, loin d'accéder à cette dernière proposition, l'amiral intercédait en faveur du coupable.

— J'oublie l'injure, écrit-il au gouverneur, pour ne penser qu'à l'amitié sincère qui doit unir les deux nations.

« En rendant compte de sa conduite dans ces deux circonstances, il disait : « Je ne souffrirai jamais même l'apparence d'une insulte au pavillon et au nom français. »

Cette noble susceptibilité ne fit qu'ajouter à sa popularité dans la flotte en même temps que le gouvernement témoignait de la manière la plus explicite de son approbation. Il en eut une preuve non équivoque par sa nomination, le 26 août 1820, à la dignité de grand-officier de la Légion d'honneur.

IV

L'expédition d'Alger.

L'expédition d'Alger ayant été résolue, Duperré fut appelé au commandement de toutes les forces navales qui devaient y concourir. Aussitôt après sa nomination, il se rendit à Toulon, lieu choisi pour le rendez-vous général et définitif.

En montant à bord du vaisseau amiral la *Provence*,

Duperré témoignait de sa pleine confiance dans les équipages par cette proclamation :

« OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, MARINS,

« Appelés par vos frères d'armes de l'armée expéditionnaire à prendre part aux chances d'une entreprise que l'honneur et l'humanité commandent, vous devez aussi en partager la gloire. C'est de nos efforts communs et de notre parfaite union que le roi et la France attendent la réparation de l'insulte faite au pavillon français. Recueillons les souvenirs qu'en pareille circonstance nous ont légués nos pères. Imitons-les et le succès est assuré. Partons ! Vive le Roi.

DUPERRÉ. »

L'expédition, chose triste à dire, malgré son but tout glorieux, était violemment attaquée. « L'opposition, » dit fort bien M. Fouquier, dont les journaux *dirigeaient* seuls ou plutôt *créaient* l'opinion, condamnaient à l'avance un succès dont la gloire devait rejaillir sur une administration détestée. *Les haines de parti avaient le pas sur le patriotisme.* »

Duperré n'ignorait pas combien dangereuse pour une flotte était cette Côte de Fer vers laquelle se dirigeaient ses navires. Aussi ne négligea-t-il aucune des précautions que conseillait la prudence, en même temps qu'il procédait avec une célérité merveilleuse au débarquement du personnel et du matériel qui se fit dans une seule journée du 13 au 14. Il eut lieu de s'en féliciter quand, le surlendemain, une violente tempête s'éleva, prompt à

s'apaiser heureusement, mais qui, un moment, avait pu faire craindre un effroyable désastre à l'amiral. « Deux heures de plus de ce temps, écrivait-il dans son journal, l'armée et la flotte pouvaient être conduites à une destruction totale. »

La mer redevenue calme et les communications rétablies avec la terre, le siège commença, et, pendant que l'armée attaquait vigoureusement, la flotte canonnait les forts, celui dit des Anglais en particulier. Aussi dans la ville on ne tarda pas à comprendre qu'une plus longue résistance devenait impossible, et le 5 juillet, le pavillon français flottait seul, au lieu du croissant, sur la Kasbah. Mais un mois ne s'était pas écoulé que le drapeau victorieux lui-même disparaissait pour faire place à la flamme tricolore. Une révolution s'était accomplie à Paris, dans laquelle avait sombré de nouveau la vieille monarchie qui léguaient généreusement à la France pour son adieu, avec l'honneur de sa victoire, une magnifique conquête qui devait devenir la plus belle de ses colonies.

Duperré mourut en 1846 et on lui fit de magnifiques funérailles.

En
huit c
attiré
sur un
tion d
forcém
ou co
d'exer
pêcher
tinale
même
moins
intrép
habitu
qui ex
périen
obscur

JEANNE MITOUARD

Jeanne Mitouard.

En feuilletant, l'autre jour, un ouvrage publié il y a dix-huit ou vingt ans déjà, un titre de chapitre a tout à coup attiré mon attention ; j'y ai trouvé d'intéressants détails sur une humble héroïne que je ne puis résister à la tentation de placer dans ma galerie d'où les femmes semblent forcément exclues ; car la profession de marin, navigateur ou corsaire, n'est point de celles qu'il leur soit donnée d'exercer. Tout au plus et par exception, la pauvre femme du pêcheur suivra-t-elle parfois son mari dans sa course matinale et si souvent périlleuse. Jeanne Mitouard par cela même est un type d'autant plus sympathique qu'il est moins banal ; on voit rarement une femme, sauveteur intrépide, se faire, à l'exemple de Bouzard, comme une habitude de risquer sa vie, dans un genre de dévouement qui exige, avec un cœur viril, des bras robustes et une expérience particulière. Le théâtre où Jeanne a brillé est obscur, et en dehors de sa province peu de personnes

aujourd'hui savent son nom, raison de plus pour ne pas l'oublier.

« Toute la ville de Vannes, dit la *France maritime* (quatrième volume), connaît et aime la courageuse batelière de Sarzau, la forte femme qui passe sa vie dans un bateau sillonnant en tous sens le golfe du Morbihan. Jeanne est une femme rude, aux formes après, vitiles, aux pieds nus et durs comme les galets de la grève, aux mains fortes... Nulle coquetterie dans son costume plus solide qu'élégant et toujours saupoudré du salin de la mer. »

« Si l'on demande aux gens du pays, écrit M. Hennet de Kessler, cité par M. A. Karr, quelle est cette femme qui vient de passer et à qui tous donnent la bienvenue, l'un vous dira : « Un jour, Alle Guillaume et Allo Nicolas draguaient des huitres dans la baie de Loquemariaquer par le travers de l'île aux Moines, une brise carabinée amena un grain qui tomba à bord comme un paquet de mitraille et fit masquer les misaines; la barque emplît et coula; le fils gagne la terre en nageant; le père, lui, soutenu par un aviron que lui disputent les vagues bondissantes, court risque d'être englouti. Une voile vole sur la crête des vagues, elle approche, c'est la providence visible, le vieillard est sauvé. Le hardi patron de la barque, c'est la femme que vous voyez. » Un autre dit :

« Un matin, Joseph Glagean se rendait de Logeau à Vannes; il était seul dans son canot qu'un tourbillon de vent, donnant de la partie de l'Ouest, enleva comme une paille et retourna la quille en l'air. Glagean était en danger de mort : la pointe du Logeau était à deux milles de là; pas un bateau en vue; nulle apparence de secours; les forces s'épuisent; l'espoir abandonne le cœur; il faut rendre son âme à Dieu. Non ! debout sur une éminence de la rive, quelqu'un, qui veille toujours, a vu le sinistre.

Malgré la tempête qui gronde, et la pluie qui tombe à torrents, une barque s'avance : Glagean reverra sa femme et ses enfants. C'était un brave matelot que Dieu lui envoyait : c'était Jeanne Mitouard. »

Un épisode encore.

Par une journée de septembre terne et grise, sous un ciel couvert, Pierre Le Rohallec et Marie-Jeanne Lebarre étaient partis de Logeau pour Vannes dans leur chaloupe chargée de froment. Mais la brise fraîche tout à coup devient un furieux ouragan ; la frêle embarcation, bientôt impuissante à lutter contre les vagues, sombre. La mer était terrible ; le golfe soulevait ses vagues comme des montagnes en les brisant contre sa ceinture de rochers. Quel pêcheur eût été assez téméraire pour se risquer au milieu de ces tourbillons ? Jeanne elle-même, l'intrépide Jeanne, a cargué ses voiles et s'abrite dans la baie de l'île aux Moines, d'où elle promène sa longue-vue sur la mer menaçante. Tout à coup elle aperçoit là-bas, bien loin, Pierre Le Rohallec et Marie-Jeanne se débattant au milieu des flots. Jeanne soudain s'est émue, la terre semble brûler ses pieds : le cri du cœur, l'élan de la charité parlent plus haut que la prudence, que la raison peut-être ?

— Pouvons-nous les laisser périr ? dit-elle à son mousse qui n'est autre que sa fille, un vaillant cœur comme elle. Ne faut-il pas tout risquer pour les sauver ?

— Oui, mère.

On hisse les voiles et Jeanne, sautant dans la barque, déjà tient le gouvernail. Rapide comme l'oiseau des tempêtes, la barque vole à travers des larges sillons d'écume sous lesquels par instants elle disparaît tout entière et semble à toujours engloutie. Mais la Providence veille sur elle et sur son brave pilote à qui l'ardeur de la charité donne un courage surhumain en décuplant ses forces.

Des deux naufragés, la femme surtout semble en péril immédiat, car Le Rohallec se soutient encore sur la vague à l'aide d'un aviron ; mais Marie-Jeanne, embarrassée par ses vêtements qu'alourdit l'eau de la mer, suffoquée, asphyxiée, déjà flotte au gré de la vague comme une masse inerte. Jeanne, non sans de grands efforts, arrive jusqu'à elle, la saisit d'un bras vigoureux et la dépose dans la barque, heureuse de sentir que le cœur bat encore. Bientôt, l'autre naufragé prenait place aussi dans la barque et tous eussent rentraient sains et saufs à l'île aux Moines, car les soins de Jeanne avaient promptement rappelé Marie à la vie.

Voilà ce qu'est Jeanne Mitouard ! Et combien d'autres faits pareils on pourrait citer sans doute ? Mais ceux-ci suffisent. On comprend qu'une médaille d'or ait été décernée par le ministre de la marine à l'héroïque sauveur. A propos de cette médaille, un écrivain qui n'est pas suspect, après avoir rappelé et loué les faits racontés plus haut, fait cette réflexion qui a dans sa bouche une valeur toute particulière : « Donnez, dit M. A. Karr, à la femme sauveteur la médaille d'honneur, donnez-lui une gratification ! c'est bien ! c'est ainsi que les hommes récompensent. Mais Jeanne prétend à une plus noble palme qu'elle attend de Celui qui a dit : *Mon royaume n'est pas de ce monde.* »

Le dévouement de Jeanne au reste, d'après ce qu'on raconte dans le pays, est une tradition de famille qui remonte à de longues années déjà. Un grand oncle de Jeanne, officier de douaniers, a, dans cet emploi tout modeste en apparence, rendu des services inappréciables, dont on se souvient dans la contrée, et pour lesquels il avait déployé une intelligence et une énergie rares. On lui dut en particulier de voir disparaître de la côte ces trop

fame
espè
les tr
mena
vires
allum
épave
L'i
exéc
lérats
qui p
Apr
tinuer
siens,
s'est p

fameux *ravageurs*, véritables oiseaux de proie de la pire espèce, guettant, cachés au fond de leurs barques ou dans les trous de rochers, les navires entraînés vers les récifs et menacés de s'y briser, souvent même attirant les navires par des signaux trompeurs et par un fanal perfidement allumé sur l'écueil où le naufrage leur promettait de riches épaves.

L'intrépide Mitouard, qui avait maintes fois déjoué ces exécrables calculs et arraché nombre de victimes aux scélérats, concourut énergiquement à l'exécution des mesures qui purgèrent la côte armoricaine de ces *ravageurs*.

Après ces services rendus, il lui parut que ce serait continuer et compléter son œuvre que de se vouer, lui et les siens, à ce rôle courageux de *sauveteur*, et la tradition s'est perpétuée dans sa famille.

Sur
bronz
l'unif
du gr
à Gué
par u
La
les cō
par d
dont
transp
frança
pour
pilote
qu'ils
craign
brick.

HIPPOLYTE BISSON

Hippolyte Bisson.

Sur la principale place de Lorient, s'élève une statue en bronze. Elle représente un homme jeune encore et portant l'uniforme d'enseigne. L'homme qui, malgré l'infériorité du grade, a mérité ce monument, est Hippolyte Bisson, né à Guémené (3 février 1796), et dont le nom a été illustré par un unique mais héroïque fait d'armes :

La frégate française la *Magicienne*, croisant en 1827 sur les côtes de la Syrie, captura le brick le *Panayoti*, monté par des pirates grecs dont quelques-uns furent tués, mais dont le plus grand nombre resta prisonnier. Ces derniers transportés sur la frégate, on les remplaça par un équipage français composé de quatorze matelots auxquels on donna pour commandant l'enseigne Bisson, ayant pour second le pilote Trémentin. Six des prisonniers cependant, soit pour qu'ils aidassent à la manœuvre, soit parce que la frégate craignait de s'en embarrasser, furent laissés à bord du brick. Bisson séparé de la *Magicienne*, se vit obligé de

relâcher dans une baie de l'île de Staupolis ; deux des prisonniers purent s'échapper et gagner la terre.

— Voilà qui ne nous promet rien de bon dit Bisson au pilote ; ces coquins vont revenir en force grâce aux pirates dont cette côte est infestée. Prévenez vos hommes, et qu'on prépare tout pour le combat.

— Je cours, capitaine..... car, comme vous, je crois qu'il n'y a pas un moment à perdre. Peut-être même est-il déjà bien tard, voyez.

Et du doigt il montrait deux grandes tartanes, chargées chacune de soixante à soixante-dix hommes d'équipage, s'avancant dans la direction du brick, Bisson fronça le sourcil et dit à Trémentin :

— Pilote, qu'en pensez-vous ? Je connais le courage de nos hommes, ils se feront tuer jusqu'au dernier pour défendre l'honneur du pavillon ! Mais les chances du combat ne sont-elles pas trop inégales ? D'un autre côté..... la retraite semble à peu près impossible..... car ces bandits nous barrent le chemin ! Comment sortir de cette impasse et sauver la prise ?

Trémentin secoua la tête.

— La bonne sainte Anne d'Anray nous protège ! dit-il ; mais, capitaine, m'est avis que nous ressemblons fort au malheureux poisson empêtré dans le filet et qui se trouve impuissant à rompre les mailles. En bon Français nous sommes..... flambés.

— A la bonne heure ! reprit Bisson dont la figure s'illumina d'une expression énergique ; la défaite pour nous ne me semble pas douteuse. Mais il ne faut pas que nous succombions seuls et que ces misérables triomphent de leur victoire. De ces bandits nous ne devons attendre ni grâce ni merci, et puisqu'il nous faut périr, du moins que notre mort soit utile et glorieuse ! Pilote, voici ma résolution :

Si nous ne pouvons empêcher les ennemis de s'emparer du navire, eh bien ! qu'il saute avec eux et..... et avec nous ! Vous me comprenez ?

— Parfaitement, répondit Trémentin, serrant la main du capitaine en signe d'assentiment.

Et il fut convenu entre eux que celui des deux qui survivrait, avant que les corsaires fussent entièrement maîtres du navire, mettrait le feu aux poudres.

En ce moment même, des cris violents retentissaient à quelques pas du brick, suivis bientôt d'une fusillade nourrie. Le brick répondit vigoureusement, mais les tartanes n'en avançaient pas moins et bientôt elles se trouvèrent bord à bord du brick sur le pont duquel étaient les défenseurs déjà réduits, car neuf cadavres gisaient sur le pont. De tous les côtés les forbans montaient à l'escalade.

— Mes amis, dit Bisson d'une voix ferme aux matelots restants, vous le voyez, la partie pour nous est perdue ; inutile de vous faire tuer sans profit ! Plus d'un parmi vous peut-être a femme et enfants ! Vous êtes tous excellents nageurs, avisez à gagner la terre, comptant sur nous pour empêcher l'ennemi de vous poursuivre et assurer la retraite ! Allons à la mer, vite ! Pas une minute à perdre.

Pendant que les marins, sautés à la mer, nageaient vers la plage, Trémentin se précipitait à l'avant, déchargeait ses deux pistolets sur les Grecs montant à l'abordage. Quant au capitaine, il avait disparu par le grand panneau, tenant à la main une mèche allumée. Malgré la résistance désespérée de Trémentin, les forbans, montés en foule à bord du brick, constataient leur victoire par de nombreux et bruyants hurrahs, lorsque soudain des tourbillons épais de flammes et de fumée jaillissent de l'entrepont et de toutes les embrasures en même temps que retentit une

détonation épouvantable. Une seconde après, la mer étant remuée jusque dans ses dernières profondeurs ; à la place des trois navires disparus, on n'apercevait plus qu'une immense nappe noire bouillante sur laquelle surnageaient de nombreux débris, débris de mâture, et débris humains... Les pirates et leurs chefs avaient été engloutis dans les flots avec Bisson. Trémentin avait, par une sorte de miracle, échappé à la mort ; soulevé par la trombe enflammée, il s'était vu lancé sur la plage où, dans sa chute, il eut le corps meurtri, la jambe brisée ! Par bonheur, les quatre matelots, qui sur l'ordre de Bisson s'étaient jetés à la mer, avaient pu gagner le rivage, et ils aperçurent le second évanoui. S'approchant aussitôt, ils parvinrent à le rappeler à la vie. Bientôt la *Magicienne*, à la recherche de sa prise, ayant reparu, tous furent recueillis et sauvés, même Trémentin qui en fut quitte pour l'amputation.

« Cet événement, si glorieux pour notre marine, dit un compatriote des deux braves, M. Hippolyte Violeau, cet événement eut un grand retentissement en France, et ma sœur n'a pas oublié avec quel sentiment de respect notre mère nous montra un jour dans les rues de Brest *la jambe de bois* (c'était le nom le plus populaire du brave pilote), et combien, tout enfant que j'étais, je partageai son orgueil quand elle nous dit que Trémentin était breton comme son héroïque capitaine. »

Une statue en bronze, comme on l'a dit en commençant, s'élève à Lorient en l'honneur de Bisson. A Guémené, lieu de sa naissance, se voit aussi un moment plus modeste : c'est une inscription sur un socle en granit, surmonté d'une colonne en marbre noir. « Dans la salle de la mairie de la même ville, ajoute l'écrivain déjà cité, un beau tableau, malheureusement trop négligé, nous montre encore l'intrepide marin, mettant le feu aux poudres. Ce tableau est

Pouv
Gloir
Le
Charl
deux
de ré
du m
avoir
cution
« pou
« patr
« batt

1. P

T.

l'ouvrage d'une femme. Il sied bien aux Grâces de parer la Gloire et d'en rêver l'immortalité¹. »

Le monument élevé à Lorient le fut par l'ordre du roi Charles X en même temps qu'une pension, votée par les deux Chambres, était accordée à la sœur de Bisson à titre de récompense nationale. Ce vote eut lieu sur la demande du ministre de la marine, M. Hyde de Neuville, qui, après avoir rappelé le dévouement de Bisson, termina son allocution par ces éloquentes paroles : « ... Il met le feu aux poudres, le navire saute, le sacrifice le l'honneur et du patriotisme est consommé, un noble cœur a cessé de battre, et la France compte un héros de plus.

1. *Pèlerinages de Bretagne*, par Hippolyte Violeau.

A pe
de pren
rieux f
1829. C
sion, to

La su
1831, li
du bate
une relâ
s'unissa
vaisseau
tempête
temps

t. Il éta
sous-pré

AUGUSTE MARCEAU

I

Un merveilleux changement.

A peine âgé de vingt-trois ans ¹ et aspirant de marine de première classe, Marceau reçut la croix pour un glorieux fait d'armes, lors de l'expédition de Madagascar, en 1829. Grâce à son initiative, et par une intelligente diversion, tout un détachement, qu'on jugeait perdu, fut sauvé.

La suite répondit à ces débuts. Enseigne de vaisseau en 1831, lieutenant en 1836, Marceau obtint le commandement du bateau à vapeur le *Minos*, et bientôt après, pendant une relâche à Gibraltar, il montra que chez lui l'intrépidité s'unissait à la générosité des sentiments. Le *Pembroke*, vaisseau anglais de soixante-quatorze, que la menace d'une tempête avait forcé de chercher le port, ne put arriver à temps et se trouva engagé tout à coup au milieu des

■
1. Il était né le 1^{er} mai 1806, à Châteaudun, dont son père était sous-préfet.

rochers et chassant sur ses ancrés. Le péril était tel que le commandant d'un vapeur anglais, qui se trouvait aussi en rade, n'osa appareiller pour porter secours à ses compatriotes. Plus hardi, Marceau chauffa sa machine et s'approcha du *Pembroke* pour lui offrir ses services. Remercié assez froidement, il n'en resta pas moins toute la nuit, qui fut terrible, à portée du vaisseau anglais dont le commandant, sir Parker, le matin venu, voyant le naufrage imminent, dut réclamer le secours du *Minos*. Le *Pembroke* fut alors remorqué heureusement dans le port, où les deux navires se virent accueillis par des hourras d'enthousiasme et des cris répétés de : *Vive la France !* Le lendemain, le capitaine du *Minos*, étant descendu à terre, se trouve tout à coup, dans la grande rue de Gibraltar, en face d'un régiment anglais dont le colonel le reconnaît. Aussitôt, par l'ordre du chef, chaque peloton, en passant devant le Français, lui porte les armes et les officiers le saluent de leur épée. Sir Parker également, avant de quitter le port, avait fait arborer au grand mât le pavillon français salué de plusieurs coups de canon. Nobles témoignages d'une juste gratitude qu'on est heureux de pouvoir rappeler !

Voici qui atteste, avec une intrépidité rare, un merveilleux sang-froid. « Le machiniste du *Minos*, dit un biographe, s'étant laissé aller au sommeil, l'eau manqua et la chaudière rougit. On court au commandant. Il ordonne au machiniste de descendre... Épouvanté du péril, celui-ci hésite... Marceau tire son pistolet, le lui met sous la gorge, descend avec lui... En un clin d'œil, il a vu le danger et le remède... Un instant de retard et un accident terrible avait lieu ».

1. Auguste Marceau, capitaine de frégate, par un de ses amis. — deux vol. in-12.

Le jeune Marceau, ayant perdu son père de bonne heure, se trouva, dès l'âge de quatorze ans, exposé aux plus dures épreuves. « Pour toute richesse, il ne lui restait que l'épée de son oncle ; la lourde carabine qui l'avait étendu mort sur le champ de bataille ; l'affection d'une sœur, le cœur de sa mère... et sa propre énergie. »

C'est à celle-ci comme au dévouement de sa mère qu'il dut de pouvoir continuer ses études, et d'entrer à l'école polytechnique dont il fut un des élèves distingués. Par choix et par goût, il se destinait à l'armée de terre, mais il en fut détourné par un ami de sa famille, officier supérieur, qui lui dit :

— Comment pouvez-vous songer à entrer dans une carrière où s'est distingué un parent du même nom que vous ? Vous devez viser à une gloire indépendante et personnelle.

Le jeune homme écouta le conseil, un peu par raison et, comme on l'a vu, il n'eut point à le regretter. Il avait de l'ambition mais, confiant dans son mérite, il savait attendre, et se refusait fièrement à toute sollicitation ; il disait : « Ayons patience et faisons notre devoir ; notre tour viendra. » Il avait de lui-même une haute idée : « J'ai été fou d'ambition et d'orgueil, écrivait-il en 1849 ; je ne sais ce que j'aurais fait pour mériter le regard d'un chef. » Et encore : « Séduit par mes idées d'homme ayant un rôle à jouer, j'avais fini par me croire un être indispensable, et destiné aux plus grands emplois. »

On voit que, parmi ses qualités à cette époque, on ne pouvait compter l'humilité. Il y avait plus d'une ombre encore au tableau. D'une réserve qui n'était pas exempte de hauteur vis-à-vis de ses chefs, Marceau se montrait sévère dans le commandement, ne passant rien à ses subordonnés. Aussi quelques-uns l'avaient surnommé la *terreur*

des matelots, et l'on affirme que la seule menace faite par les autres capitaines d'envoyer sur son bord les sujets récalcitrants était souvent plus efficace que les punitions.

Par un motif parfois léger, il se laissait emporter à des violences terribles, comme le témoigne cette anecdote : « Un jour, le chien qui le suivait, n'ayant pas répondu assez tôt à son appel, il le saisit avec colère et le lança brutalement par la porte. C'était au café. Un habitué qui entraient reçut l'animal en pleine poitrine et Marceau du s'excuser¹. »

Sauf le sentiment de l'honneur et une générosité instinctive, il ne connaissait pas de frein dans sa fougue indomptable ; par le malheur de son éducation au collège, il était resté étranger à ces saintes croyances qui, seules, donnent une règle de conduite infaillible, et forcent la nature rebelle à lutter contre les entraînements des passions. Sorti des écoles avec la complète ignorance de la religion, il n'avait pas tardé, par de fatals contacts, à passer de l'indifférence à l'hostilité. Sur le pont d'un navire, en revenant d'Alger, il se rencontra un jour avec un prêtre zélé qui parut vouloir l'entretenir des intérêts de son âme. Mais, aux premiers mots, Marceau l'interrompit en disant brusquement :

« Si vous voulez, monsieur, causer avec moi science, physique, mathématiques, j'y consens. Quant à la religion, j'ai la mienne, gardez la vôtre ! »

Or, la *sienne*, c'était un étrange amalgame d'idées philosophico-saint-simoniennes dont il disait plus tard : « Un ami m'interrogeant sur mes opinions religieuses, l'embarras où je me trouvai me prouva que je n'avais que des

1. Auguste Marceau, par un de ses amis.

idées vagues qui ne pouvaient aboutir à rien de pratique. » Bien des années après, un officier, disant devant lui : « A trente-cinq ans on est un homme et l'on doit savoir se conduire ! » Marceau répondit à la grande stupéfaction de l'officier « A trente-cinq ans, moi, je n'étais qu'une bête. »

Lorsqu'il parlait ainsi, il était commandant de l'*Arche d'alliance*. Un matelot de ce navire, rencontrant un ancien compagnon, celui-ci lui dit : « Où es-tu maintenant ? — A bord de l'*Arche d'alliance*. — Quel capitaine ? — Capitaine Marceau. — Ah ! pauvre garçon, je te plains ! — Oui, mais M. Marceau d'aujourd'hui n'est plus M. Marceau d'autrefois. — Alors, reprit l'autre avec un sourire d'incrédulité, il faut qu'il ait terriblement changé ? »

— Oui, terriblement, comme tu dis, ou plutôt merveilleusement, car c'est maintenant, vois-tu, l'homme le plus doux, le plus patient, et bien fin qui pourrait le surprendre en colère. — Allons donc, pas possible, à moins d'un miracle ! — Ce miracle a eu lieu, la religion aidant, qui a fait du satané capitaine, comme d'aucuns l'appelaient, ce qu'il est aujourd'hui, un père pour les matelots, si secourable, si charitable, au point qu'il mériterait, disait un anglais de Sidney, qu'on le canonisât de son vivant. — Ah ! bien, si celui-là est converti, il faut que tout le monde y vienne et le diable lui-même doit penser à se faire ermite. »

Or, ce que disait le matelot à son camarade n'était que l'exacte vérité. Au milieu de ses plus grands écarts, il y avait chez Marceau, avec un fonds de droiture naturelle, le besoin immense de la vérité. Frappé au cœur par un deuil de famille, la mort d'un neveu qu'il aimait tendrement, il sentit s'éveiller en lui des pensées nouvelles par le besoin de consolation pour sa sœur et pour sa mère non moins que pour lui-même. Puis, les conseils, les entretiens

d'amis chrétiens, accompagnés de lectures sérieuses faites de bonne foi, ouvrirent, la grâce aidant, ses yeux à la lumière. Un officier de ses amis, chrétien pieux qu'avait souvent contristé son incrédulité, le retrouvant, au retour d'un long voyage, si différent de lui-même, après l'avoir félicité, lui demanda comment cela était arrivé. « J'ai fait ce que vous m'avez dit, répondit Marceau; j'ai lu, j'ai prié, et le Ciel a fait le reste. »

Une autre fois, dans une réunion où il se trouvait, parlant encore de sa conversion, il disait : « Sachez-le, j'ai été impie comme quelques-uns de vous le sont peut-être ; nul plus que moi n'a détesté le christianisme ; mais je dois lui rendre cette justice que, tant que je n'ai pas été chrétien, j'ai été malheureux, profondément malheureux... Je n'ai pas vécu jusque-là : non, ce n'était pas vivre ; je m'agitais ou plutôt mes passions me tiraient, m'entraînaient ; mais je ne vivais pas... Non, je n'étais pas un homme, j'étais une machine. »

Une fois entré dans la voie du bien, notre officier, avec son caractère généreux et ardent, n'y marcha pas seulement d'un pas ferme, il y courut, il y vola ; cédant à l'influence supérieure qui semblait le destiner à quelque vocation spéciale, il étonna même de bons chrétiens par la pratique de vertus qui, dans leur pieuse harliesse, rappelaient les saints héros de la primitive Église. On le vit à Lorient, où il commandait le *Vautour*, assister en grand uniforme, le cierge et le chapeau à la main, aux processions de la Fête-Dieu. Comme quelques-uns s'en étonnaient.

— Quoi ! répondit-il, j'ai été publiquement incrédule, et apôtre, hélas ! trop ardent du mensonge, et je ne trouverais pas juste de réparer, autant qu'il est en moi, le scandale donné à la société ?

para
vou
M
l'esp
rité,
cont
fami
avec
ancie
se fai
il me
tout
à la s
dans
poser
exem
« I
ville,
Anne
cre lu
vais
condu
lui-m
à son
de le
il dis
me fa
faut
Un
perso

— On se garderait bien, disait-il, un autre jour, de paraître devant les princes sans le costume militaire et vous voudriez que je le quittasse devant le Roi des Rois ?

Mais cette pratique assidue était chez lui vivifiée par l'esprit. Admirable était son humilité, admirable sa charité, comme la sévère pureté de ses mœurs. Heureux d'avoir contribué à ramener à la foi plusieurs personnes de sa famille, sa bien-aimée mère en particulier, il travaillait, avec zèle mais avec prudence et douceur, à éclairer ses anciens camarades et amis, et aussi ses inférieurs, dont il se faisait au besoin le catéchiste. Quelle sollicitude surtout il montrait pour les mousses ! La vertu chez lui tendait tout d'abord à la perfection héroïque et, pour dire le mot, à la sainteté. Certains de ses actes semblent de nos jours, dans une époque comme la nôtre surtout, on peut proposer plutôt à l'admiration qu'à l'imitation, celui-ci par exemple :

« Il était en station à Brest. A deux lieues de cette ville, se trouve une chapelle célèbre dédiée à Sainte-Anne. Le lieutenant, pour satisfaire sa dévotion et se vaincre lui-même, fit ce trajet, *pieds nus* , par un chemin mauvais et rocailleux, sans craindre les moqueries que sa conduite pouvait lui attirer, ou plutôt pour s'y exposer lui-même. Ses pieds étaient ensanglantés. Racontant cela à son directeur dont la prudence avait quelquefois besoin de le retenir et dont il écoutait humblement les conseils, il disait : « Plusieurs me traitent de fou ; mais c'est ce qu'il me faut, mon Père ; l'orgueil est mon vice principal ; *il faut qu'il plie cet orgueil* ¹. »

Un autre jour, dans son désir de ramener à Dieu une personne qu'il voyait au désespoir par suite d'une perte

1. A. Marceau, par un de ses amis

pour elle considérable, il lui demanda : « Pauvre dame, à combien se montent ces dettes dont vous semblez si fort tourmentée ?

— Quatre mille francs !

— Quatre mille francs ! c'est quelque chose ! Tranquillisez-vous, néanmoins ; on trouvera moyen de les payer.

Et tout aussitôt il courut chez ses amis afin de se procurer cette somme qu'il remboursa ensuite sur ses appointements. Dès qu'il eut cet argent, il s'empressa de le porter à la personne qui, sans être connue de lui, était venue, de confiance, solliciter sa charité. Son directeur et ami lui fit à ce sujet quelques observations dictées par la prudence, en disant :

— Ainsi, d'un seul coup, vous aviez sacrifié quatre mille francs, vous qui n'aviez pas de fortune ?

— Eh ! Père, répondit-il en souriant, est-ce qu'une âme ne vaut pas quatre mille francs ? J'aurais eu dix mille francs, vingt mille francs, que je les aurais donnés dans ce but.

II

A travers l'Océanie

Cette vertu, cette piété mâle mais qui, en haine du respect humain, heurtait peut-être un peu rudement les préjugés, rendirent pendant quelques années la position de Marceau fort difficile.

ne
sion
des
offi
por
obi
gna
pré
y v
de
me
que
roy
et l
« H
ma
tion
M
que
ave
l'Am
le d
fait
les
O
mu
hau
être
cou
ame
qu'
ses

Un capitaine, témoin oculaire, écrivait à ce sujet : « Je ne sais le temps qu'il séjourna à Toulon après sa conversion ; mais il fut abandonné de tous ses anciens camarades, et tomba bien bas dans l'opinion de presque tous les officiers, parce qu'ils étaient mondains, si bas qu'on ne pouvait plus l'écouter... Le voici sans influence aucune, objet peut-être de mépris. » Quelques-uns même ne craignaient pas d'expliquer ce changement, pour eux incompréhensible, par les odieux calculs de l'hypocrisie ; ils y voyaient un moyen de se mettre dans les bonnes grâces de la pieuse reine Marie-Amélie ; tout à coup un événement fort inattendu sembla leur donner raison : on apprit que Marceau était nommé au commandement du yacht royal le *Comte d'Eu*, nouvellement construit. Les railleurs et les jaloux triomphaient ; ils allaient répétant partout : « Hé ! nous l'avions dit ! Voilà le mot de l'énigme ! On voit maintenant pourquoi Marceau se plongeait dans la dévotion jusqu'au cou. »

Mais voici un autre sujet de stupéfaction : on apprend que Marceau, s'étant rendu à Lorient, après avoir examiné avec attention le bâtiment et sa machine, avait dit résolument : « Je ne puis en honneur et en conscience accepter le commandement d'un navire qui, à mon avis, est mal fait et qui, sous ma responsabilité, pourrait compromettre les jours de la famille royale. »

On savait de plus que le lieutenant avait nettement formulé son rapport en ce sens, au risque de froisser de hautes susceptibilités et de rendre, pour longtemps peut-être, tout avancement impossible pour lui. Néanmoins le courage dont il fit preuve dans cette situation délicate amena en sa faveur un revirement tel dans les esprits, qu'il lui rallia de nombreuses et vives sympathies parmi ses collègues en lui conciliant l'estime de personnages

illustres. Le prince de Joinville entre autres, parlant de cette affaire, disait : « Marceau est un fou de refuser tant d'avantages ; mais c'est un homme d'honneur qui ne sait pas parler contre sa pensée. » Et montant à son bord, à Lorient, il lui dit : « Marceau, mon estime pour vous redouble. »

Ce mouvement d'opinion devint si favorable à Marceau que celui-ci trembla d'avoir à se défendre de nouveau des tentations de l'orgueil. Le 1^{er} mai 1843, le lieutenant, dont la conduite avait eu la pleine approbation de la commission chargée de l'examen de l'affaire, reçut le commandement du *Fulton*, et on lui fit pressentir qu'il aurait plus tard le commandement du nouveau yacht royal, alors en construction : « Que la volonté de Dieu soit faite ! écrit-il à un de ses amis. C'est une position qui pourra avoir ses difficultés ; mais Dieu qui m'y placera saura me donner la grâce dont j'aurai besoin. »

Et quelques semaines après, en face de ces si brillantes perspectives, on apprenait que Marceau venait de donner sa démission. Voici dans quelles circonstances. Grâce à l'heureuse initiative d'un armateur du Havre, M. Marziou, une société s'était formée pour venir en aide aux missions de l'Océanie. Elle avait pour but de multiplier les ressources des apôtres et en particulier de créer une marine spécialement à leur intention. Un premier navire, qui prit ensuite le nom de *l'Arche d'alliance*, fut frété et, par le conseil d'un ecclésiastique, on offrit le commandement à Marceau ; on doutait de son acceptation, car c'était une position bien inférieure à celle qu'il occupait dans la marine royale, et cela compromettait son avenir que bientôt il sacrifiait complètement ; car le ministre de la marine lui ayant refusé le congé illimité qu'il demandait, il n'hésita pas à envoyer sa démission. Tou-

tefor
les a
de la
à l'o
ques
Il
fice.
disa
nant
cela
as p
hum
par
la fo
F A
l'Océ
vaie
nom
trou
app
qui
mat
gris
ques
plus
« Le
sou
envo
l'on
dans
il a
part
Oui,

tefois l'amiral de Mackau, celui-là même qui avait rétabli les aumôniers sur la flotte, mieux édifié sur les motifs de la conduite de Marceau, refusa la démission et rendit à l'officier sa pleine liberté, non sans témoigner quelques regrets.

Il en coûtait bien aussi à Marceau pour faire son sacrifice. « Des épaulettes de capitaine dans la marine royale, disait-il, ce serait pourtant bien beau... » Mais se reprenant, il ajoutait aussitôt : « Hochets de la vanité que tout cela ! » Un de ses amis, un sceptique, lui dit : — Mais tu as perdu la tête, mon cher ? — Oui, répondit Marceau, humainement parlant, j'ai perdu la tête ; mais j'espère que par la foi ma folie deviendra sagesse ; car je travaille par la foi et pour la foi. »

Après avoir aidé à la consolidation de la société de l'Océanie et triomphé d'obstacles en tout genre qui entraient le départ, Marceau mit à la voile. Il emmenait de nombreux missionnaires, qui sur l'*Arche d'alliance*, se trouvaient bien heureux, d'après ce que l'un d'eux nous apprend de l'équipage et de ses chefs : « C'est un spectacle qui m'a ému plusieurs fois de voir agenouillés, soir et matin, autour de leur chef, de vieux matelots à barbe grise... Le commandant, le lieutenant, le docteur et quelques passagers sont des modèles de piété. Ils communient plusieurs fois la semaine et le commandant tous les jours. » « Les missions, dit un autre, conserveront longtemps le souvenir du navire béni que le Ciel, dans sa bonté, leur a envoyé pour les secourir. Sillonnées en tous sens, ces mers l'ont vu cherchant les traces des missionnaires jusque dans les îlots les plus éloignés et les plus sauvages. Partout il a semé des prodiges, partout il a répandu des bienfaits, partout, il a apporté la paix, la consolation et le bonheur... Oui, navire chéri, *Fœderis Arca*, tu es vraiment celle

arche mystérieuse qui semait partout des prodiges sur son passage dans le camp d'Israël. »

Au lieu de doubler le cap Horn, le capitaine Marceau, pour pénétrer dans l'océan Pacifique, choisit, contre l'habitude, le détroit de Magellan, très difficile sauf aux grands vaisseaux manœuvrés par un nombreux équipage. Ce n'était point par caprice : voici ce qu'il répondait à quelqu'un qui lui disait :

— Pourquoi vous êtes-vous ainsi exposé ?

— Plusieurs de nos missionnaires étaient malades. Un des frères coadjuteurs serait mort sans doute si j'eusse doublé le cap Horn ; j'ai cru en ces circonstances, que Dieu m'autorisait à espérer de lui un secours extraordinaire. C'est le motif principal qui m'a déterminé. »

Cette généreuse confiance ne fut pas trompée : « Au moment de doubler le cap de las *Virgines*, dit un témoin oculaire, les vents refusent. Alors M. le commandant, animé de cette foi qui pénétre les cieus, se jette à genoux sur l'avant du navire, et tourné vers la statue de la sainte Vierge, il la conjure avec larmes de le faire entrer dans le détroit, pour procurer la gloire de son fils. Aussitôt, en moins de cinq minutes, le vent fait le tour de la rose, et le cap est doublé en un instant. »

Dans le détroit de Magellan même, l'*Arche d'alliance* commença sa mission de charité en faisant bénir son passage par les Feugiens, les plus pauvres entre les peuples, toujours grelottant à peu près nus sous un ciel glacé, et dont la grande affaire est de se chauffer. N'éteignant jamais leur feu dans la barque même, ils ont toujours à la bouche ces mots : *Faia, faia* (il fait froid). On leur donna des vêtements et on leur apprit à prononcer les noms de *Jesous, Maria*, comme à vénérer la croix que le chef arbora, triomphant, à l'avant de sa pirogue.

Le détroit franchi, l'*Arche d'alliance* relâcha à Valparaiso. Dans le port se trouvait le vaisseau anglais le *Commodore*, dont un officier se présenta demandant à visiter le navire français.

— Permettez-moi, Monsieur, dit Marceau, de vous demander à quel titre ?

L'Anglais balbutia quelques explications desquelles résultait qu'il s'agissait de l'exercice de ce droit de haute surveillance que l'Angleterre prétendait s'arroger sur toutes les mers ; il ajouta, d'ailleurs, qu'on était libre de lui refuser l'entrée du navire.

— Très bien, Monsieur, répondit Marceau jaloux de l'honneur du pavillon ; vous trouverez bon alors que j'use de mon droit et vous prie de ne point aller plus avant.

Et il le reconduisit, poliment, jusqu'à son canot.

On fit voile ensuite pour les Marquises et pour Taïti. Le commandant, dans sa sollicitude pour ses équipages, abrégea son séjour dans cette île en regrettant qu'elle méritât trop encore le nom païen dont l'avait baptisée Bougainville. Il ne vit que de loin les îles Gambier où nos missionnaires ont accompli tant de merveilles et se dirigea vers les îles de Samoa ou des Navigateurs, dans lesquelles, par le zèle de nos apôtres, ne se sont pas accomplis moins de prodiges : « Je ne crois pas, écrivait un voyageur à cette époque, qu'il y ait sur la terre une paroisse qui, mieux que Futuna, retrace les mœurs de la primitive Eglise..... Qu'il est beau de voir tous ces vieux mangeurs d'hommes, devenus maintenant plus doux que des agneaux, se livrer d'eux-mêmes à des pénitences publiques, et ces guerriers féroces, qui buvaient dans des crânes humains, disposés à verser mille fois leur sang pour Dieu et pour les missionnaires ! » Marceau disait également : « En voyant la méta-

morphose opérée dans ce peuple autrefois si ardent à la guerre, et qui, dans un jour de fête, servit sur la table de son roi les corps de *quatorze hommes égorgés*, il est impossible de ne pas reconnaître l'action de Dieu. On sent même que la protection du martyr (le père Chanel) a obtenu cette conversion de la miséricorde infinie. C'est une chose touchante à entendre que le chant composé en mémoire de celui qui a été victime de sa charité pour eux. »

La grande île de Wallis, où Mgr Bataillon s'était fait jeter en 1837, en même temps que le père Chanel débarquait à Futuna, n'offrit pas de moins consolants spectacles. Quand arriva l'*Arche d'alliance*, l'évêque l'attendait sur le rivage entouré de son nombreux troupeau qui saluait les Français de ses acclamations les plus joyeuses, pendant que le prélat leur offrait une cordiale hospitalité. Quel sujet d'admiration pour le pieux commandant de voir dans cette île, naguère toute païenne, s'élever trois grandes églises, trop étroites pour la foule empressée des fidèles ! Et il y avait huit ou neuf ans à peine que l'homme de Dieu, accompagné d'un seul frère mariste, avait abordé sur cette terre inhospitalière. Pendant longtemps, traqué comme une bête fauve, le père Bataillon, souvent en péril de mort, s'était vu condamné aux plus dures privations, demandant comme une grâce à l'un des chefs la permission de manger avec ses porcs, pour ne pas mourir de faim. Il voulait vivre, non pour lui-même, mais pour le salut de ce malheureux peuple dont la conversion sans doute fut accordée à l'héroïque persévérance du missionnaire au moment même où tout semblait désespéré.

En se rendant à Sidney, l'*Arche d'alliance* faillit périr dans un effroyable ouragan, les matelots ne pouvaient assez admirer le merveilleux sang-froid du capitaine qui

alors que tous se regardaient comme perdus, s'efforçait de relever les courages, disant : « Le vaisseau ne périra pas, nous avons à l'avant un bon pilote (la sainte Vierge). » Et en effet le vaisseau, malgré la violence de la tempête, arriva heureusement au port.

Ce genre de péril, qui se renouvela plus d'une fois, ne fut pas le seul auquel se virent exposés le commandant et son équipage. La générosité de Marceau faillit lui devenir fatale. Dans un de ses voyages, il avait recueilli sur un îlot cinquante naturels d'Halgan, qui s'étaient sauvés à la nage d'un navire anglais. Le capitaine de ce navire, en les abusant par de perfides promesses, avait enlevé cent Halgiens. Le généreux Marceau, après avoir pris à son bord les fugitifs, s'offrit à les reconduire dans leur île. Reçu par leurs compatriotes avec les démonstrations d'une vive reconnaissance, peu s'en fallut qu'il ne succombât, victime de la plus odieuse ingratitude.

« Lorsque nous débarquâmes, écrit le père Rocher, on nous mena au milieu d'un grand cercle formé soudain. Les jeunes gens arrivent le visage tout barbouillé de différentes couleurs, comme quand ils vont à la guerre, et couverts de leurs armes. De plus on ne voyait dans l'assemblée ni femmes ni enfants, ce qui est un autre signe menaçant. Mais le chef refusa aux jeunes gens la permission de nous égorger. Alors on poussa un grand cri et les enfants et les femmes accoururent. Nous étions sauvés... Déjà les entremets du repas dont M. Marceau, le docteur et moi nous devions faire les frais étaient préparés... et les fours étaient chauds. »

Or, à Sidney, Marceau trouva le reste des Halgiens, rendus par l'ordre du gouverneur à la liberté, mais mourant de faim parce que les colons leur refusaient des secours et du travail ; il leur proposa de les rapatrier comme il avait

fait des autres. Mais, prévenus par les calomnies de certains protestants anglais, la plupart refusèrent; une vingtaine seulement consentirent à monter à bord. Ils n'appartenaient pas à la même tribu que les premiers, et on dut les débarquer dans la partie opposée de l'île. Marceau d'ailleurs n'eut pas plus à se louer de ces insulaires que des autres. Cependant, toujours dans l'illusion relative aux naturels de l'autre tribu, ayant pour chef Uaneukhi, à qui il avait rendu son fils, le capitaine, se rendit chez lui, et comme la première fois, il se laissa prendre aux démonstrations d'amitié dont l'unique but était de l'attirer à terre lui et les siens. Ces sauvages, dans leurs incessantes visites au navire, se montraient si empressés, si caressants, qu'ils éveillèrent les défiances de Salomé, un Wallisien, qui s'était attaché d'une affection filiale à Marceau. Descendu à terre avec un officier, il ne douta bientôt plus, d'après des indices pour lui significatifs, de l'existence d'un complot formé pour égorger et.... manger l'équipage. Ses soupçons furent confirmés par les révélations d'un petit Halgien de l'autre tribu, resté à bord, et qui caché dans une embrasure par peur du roi, « qui voulait le manger », disait-il, avait entendu Uaneukhi causer avec les siens de son sinistre projet.

Marceau, certes, eût été dans son droit en infligeant à tous un châtiment sévère. Il se contenta de leur donner l'ordre de quitter immédiatement le navire en leur faisant comprendre qu'il connaissait leur trahison. Ils obéirent en voyant charger fusils et canons. Quant à Marceau, il se félicitait ensuite d'avoir pu sortir du péril sans avoir eu à verser une goutte de sang. Le sentiment qui dominait en lui après de tels procédés était moins l'indignation que la pitié et le désir d'amener à la civilisation chrétienne ceux qu'il appelait « des pauvres gens » et dont il disait :

« Leur appétit grossier, leur intérêt, voilà pour eux l'unique règle de morale. Les sentiments humains, les sentiments les plus communs de gratitude, ils n'en ont pas même l'idée. Ils sont au niveau des animaux sans raison. »

Et il racontait à l'appui cette anecdote. Après la découverte du complot, ayant eu l'occasion de revoir le fils du chef Uaneukhi, celui-là même qui lui devait la vie et la liberté, il lui dit :

— Tu voulais donc me manger ? Est-ce la reconnaissance que je devais attendre de toi après tant de bienfaits ?

— Ah ! si tu savais, reprit l'autre sans s'émouvoir et avec une naïve férocité, si tu savais combien la chair humaine est bonne !

Marceau se trouvait à Anatom, lorsque le capitaine d'une goëlette vint lui annoncer sa nomination au grade de capitaine de frégate. « M. Marceau, écrit un missionnaire, n'a pas changé de visage : Si on l'a fait, c'est bien, a-t-il répondu ; j'espère néanmoins ne jamais commander d'autre frégate que celle-ci (*l'Arche d'alliance*). »

Après trois années de voyages à travers les îles de l'Océanie, *l'Arche d'alliance* revint en France, ramenant cent trente hommes de la garnison de Taïti. La traversée fut laborieuse et même périlleuse ; il n'y eut qu'une voix parmi les passagers comme dans l'équipage pour reconnaître l'infatigable sollicitude du capitaine Marceau. Mais, prodigue de lui-même, Marceau, dans cette longue campagne, avait plus écouté son zèle que consulté ses forces. Quand il entra en France, déjà sa santé avait reçu une grave atteinte, et il portait en lui le germe d'une maladie mortelle. Après avoir langué deux années, donnant l'exemple de la résignation la plus touchante, il expira

entre les bras de sa sœur et de sa mère. Celle-ci, dans une admirable lettre, a raconté ses derniers moments. « Il s'apercevait, dit-elle, et tous les assistants aussi, que ses forces l'abandonnaient; mais il était calme. Il sourit à ce mot de la religieuse qui lui dit :

« Vous avez fait votre purgatoire tout à l'heure ?

« Je lui dis à mon tour : « Cher fils, tu souffres bien ?

« — O ma mère, cela peut-il s'appeler souffrance en comparaison de ce qu'a enduré Notre-Seigneur ? Et puis, sais-je souffrir comme il faut ?

« Bientôt, ne pouvant plus articuler un seul mot, il demandait du geste et du regard qu'on lui suggérât quelques saintes pensées, qu'on récitât des prières, qu'on lui parlât de celui qui remplissait son cœur. Puis il reprit une nouvelle convulsion plus douloureuse que la première. A ce coup, je vis de quel malheur j'étais menacée. Aussi je ne saurais vous peindre ma douleur... Hélas ! bientôt tout fut fini... Il faut bien que je souffre pour obtenir la grande grâce d'être un jour réunie à mon bien-aimé fils qui, par ses vertus, m'a laissée si loin derrière lui... »

Cette lettre était datée de Tours où Marceau avait succombé le 1^{er} février 1851. Dans le cimetière de la ville on voit sa tombe, monument modeste, devant lequel nul homme de cœur ne peut passer sans tressaillir d'admiration au souvenir des grands exemples de vertu donnés par ce chrétien des anciens jours !

RENÉ BELLOT

I

A bord du « Prince-Albert ».

Voici sur l'enfance de Bellot une très charmante anecdote. Parmi ses condisciples au collège de Rochefort, il s'en trouvait un qui, tout au contraire du brave enfant, ne se distinguait que par sa paresse incorrigible. Jamais ni leçons ni devoirs, et la crainte des punitions pas plus que la promesse des récompenses n'y pouvait rien. Par le conseil du proviseur, le jeune Bellot fut donné pour *socius* à l'autre écolier et tous les jours il allait passer avec lui chez son père le temps qui s'écoule entre la classe du matin et celle du soir. Leur résultat fut ce qu'espérait le proviseur. L'exemple de Bellot si studieux, si appliqué, piqua d'émulation le paresseux qui se décida à apprendre ses leçons, faire ses thèmes et versions. Aussi le père, au moment des vacances, voulut témoigner sa satisfaction à l'écolier dont le salubre exemple comme les conseils

avaient amené cette conversion difficile, et quand vint l'heure de la séparation, il embrassa le jeune Bellot avec effusion et lui mit dans la main un superbe cornet de bonbons.

« Le petit Joseph, enchanté du cadeau, dit M. Lemer, remercia à son tour avec effusion ; puis sans prendre le temps d'ouvrir le cornet, il court à toutes jambes chez lui pour le donner intact à ses sœurs. Il entre chez son père en sautant et en criant d'une voix joyeuse :

« — Ah ! je vais joliment faire rire les gamines ! Vois donc, maman, ce que ce bon M. X... m'a donné. »

« Aussitôt les enfants se réunissent autour de la table à manger, et l'on se met à faire le dépouillement du cornet, afin de procéder ensuite au partage. O surprise ! le premier bonbon qui tombe du cornet est une pièce de cinq francs.

« — Quel bonheur ! s'écrie Joseph, voilà de quoi acheter des beaux rubans à mes bonnes petites sœurs. »

« Les bonbons tombent ensuite un à un et chacun prend le sien au milieu des cris de joie et des éclats de rire. Le dernier, celui du fond, était enveloppé de papier.

« — Qu'est-ce que c'est ? s'écrie la bande enfantine. Bellot le déploie et trouve une pièce d'or : *vingt francs* ! c'était une fortune, un commencement de trésor pour un enfant de douze ans. Bellot considère un instant la pièce d'un air ému et sérieux, puis tout à coup il se lève, court à l'atelier, se jette dans les bras de son père et lui remet tant la pièce :

« — Tiens papa, lui dit-il, voilà pour ton voyage de Paris ! »

« L'enfant avait entendu souvent depuis quelques mois son père répéter :

« — J'aurais bien besoin d'aller à Paris pour mes

affaires ; il faut que nous mettions de l'argent de côté pour le voyage. »

Cette jolie anecdote, si bien racontée par M. Lemer, qui la tenait de la mère de Bellot, « est, comme il le dit, la révélation complète d'une âme noble et désintéressée. » Il ajoute : « Si je me défile, souvent avec raison, hélas ! de ces enfants prodiges qui savent à dix ans ce qu'on n'apprend généralement qu'à vingt-cinq, j'admire beaucoup en revanche ceux dont l'âme (le cœur) est précocce. »

D'après ce qu'on vient de lire, on voit que les parents de Bellot n'étaient point riches. Son père, vétérinaire et maréchal ferrant, habitait Rochefort depuis sept ans, et une famille composée de quatre enfants, dont René-Joseph était l'ainé, l'obligeait à la plus sévère économie. Le caractère aimable et l'intelligence précocce de l'enfant lui valurent l'affection d'un digne instituteur, M. Richer, dont il suivait la classe et qui parla des dispositions de son élève à des personnages influents de la cité. Grâce à leur intervention bienveillante, une demi-bourse au collège de Rochefort fut accordée au jeune Bellot ; il se montra reconnaissant de cette faveur non moins que des sacrifices qu'elle imposait à sa famille par une ardeur infatigable au travail qui lui permit de se présenter aux concours de l'Ecole navale. Reçu avec le numéro 20, il sortait, deux ans après, avec le numéro 5 et était aspirant de marine à dix-sept ans et demi.

Sur le premier argent qu'il toucha, l'aspirant trouva moyen de faire des économies pour ses jeunes sœurs. Et six mois après, au moment de s'embarquer pour sa première campagne sur la corvette le *Berceau*, il laissait pour sa famille une délégation de vingt francs par mois qui diminuait fort ses modestes appointements. Un fragment de son journal pendant cette croisière sur la côte d'Afrique

fera mieux connaître encore le cœur de ce noble jeune homme qui se reprochait de n'avoir pas travaillé.

« Malgré toutes mes belles résolutions de travail, mes récriminations contre les plaisanteries de mes camarades, je n'ai encore rien fait depuis notre départ... je devrais cependant prendre plus de fermeté dans la position où je suis, et songer qu'il faut nécessairement que j'arrive à quelque chose; je trouverais déjà un motif bien suffisant dans le désir de reconnaître tout ce qui a été fait pour moi. Ne dois-je pas aussi penser que je suis destiné à soutenir une famille nombreuse et chérie dont je suis tout l'espoir?... Je dois travailler à m'acquérir une bonne réputation, au lieu de m'endormir, comme je le fais, dans la mollesse et l'insouciance, convenables tout au plus à un jeune homme dont les parents ont de la fortune. J'oublie trop souvent ce que j'ai été; je ne songe pas que mon père est un pauvre ouvrier dont la famille est nombreuse, qu'il a fait pour moi de très grands sacrifices, que tout argent que je dépense inutilement serait chez moi d'un grand secours; je devrais réfléchir que, dans ces moments d'oubli où je prodigue mon argent comme si j'étais habitué à l'abondance, peut-être ma pauvre mère est aux abois pour subvenir aux nécessités de la famille. »

Et il termine ce sévère examen de conscience en disant : « Je suis content d'avoir envisagé l'état de mon cœur et d'avoir eu le courage d'en sonder les replis, de mettre la main sur tous les endroits attaqués; peut-être aurai-je celui de guérir toutes les plaies! J'essayerai toujours, et au bout d'un certain temps j'en serai peut-être rendu à avoir cette estime de soi-même qui vous satisfait et vous rend heureux dans toutes les circonstances où l'on se trouve. »

Fidèle à sa résolution, le jeune aspirant reprit sa vie

studieuse et occupée que vint interrompre une expédition dans l'île de Madagascar, dont l'épisode le plus important fut l'attaque dirigée contre Tamatave. « Dans cette affaire, a dit M. Chassériau, le jeune officier sut allier la présence d'esprit au plus brillant courage. Au moment où il enclouait une pièce de canon, il est grièvement blessé par un chef malgache, et à l'instant même il lui brûle la cervelle avec son pistolet¹. »

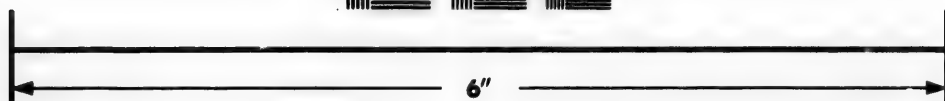
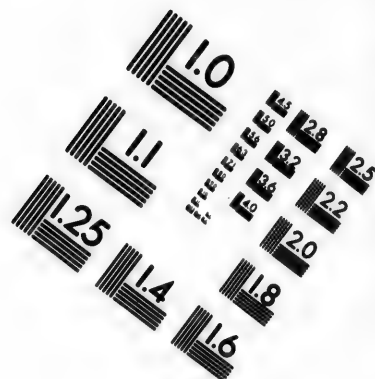
Bellot raconte ainsi le fait : « Je pointais moi-même une de nos pièces quand je reçus dans la cuisse une balle que m'envoyait un individu qui, à la tête de plusieurs autres, fondait sur nous ; je pus me relever et tirer sur mon agresseur deux coups de pistolet ; d'autres tirèrent en même temps que moi ; qui de nous fut le plus heureux ? Je n'en sais rien ; toujours est-il que le drôle tomba. »

Par le sangfroid et l'intrépidité dont il avait fait preuve, l'aspirant mérita la croix d'honneur que lui conféra une ordonnance du 2 décembre 1845. Bellot n'avait pas vingt ans. On ne s'étonne pas de voir, dix-huit-mois après, le capitaine Romain Desfossés, le recommander au ministre de la marine dans les termes les plus énergiques : « C'est « l'élève le plus distingué de la station par sa haute intelligence, son caractère, sa tenue. Il est bon à tout et plein « d'ardeur à tout faire ; supérieur de tous points à son « âge et à sa position. »

Quelques mois après (1^{er} novembre 1857), Bellot était promu au grade d'enseigne de vaisseau. De la *Belle-Poule* où il servait après avoir quitté le *Berceau*, il passa sur la frégate la *Pandore*. Il ne fit en quelque sorte que paraître sur celle-ci et embarqua sur la *Triomphante* qui appareillait pour la Plata et l'Océanie. Le capitaine, M. Sochet,

1. *Moniteur* du 16 octobre 1853.





Photographic Sciences Corporation

**23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503**

1.8 2.0 2.2 2.5 2.8 3.2 3.6 4.0 4.5 5.0 5.6 6.3 7.1 8.0 9.0 10.0 11.2 12.5 14.0 16.0 18.0 20.0 22.4 25.0 28.0 31.5 36.0 40.0 45.0 50.0 56.0 63.0 71.0 80.0 90.0 100.0

1.0 1.1 1.2 1.5 1.8 2.0 2.2 2.5 2.8 3.2 3.6 4.0 4.5 5.0 5.6 6.3 7.1 8.0 9.0 10.0 11.2 12.5 14.0 16.0 18.0 20.0 22.4 25.0 28.0 31.5 36.0 40.0 45.0 50.0 56.0 63.0 71.0 80.0 90.0 100.0

dans un de ses rapports au ministère de la marine, se plut à rendre justice au jeune officier, qui, lors de son retour en France, fut attaché à la compagnie de dépôt de Rochefort. Bellot, quoique très heureux de se retrouver au sein d'une famille qui lui était si chère, ne tarda pas à se lasser d'une position qui lui offrait peu de chances d'avancement. Cependant il ne pouvait espérer de longtemps d'être appelé au service actif, puisqu'il se trouvait le quatorzième sur la liste d'appel. Il lui fallait donc se résigner.

Tout à coup Bellot apprend qu'une expédition se préparait en Angleterre pour aller à la recherche de l'amiral Franklin. C'était la veuve de l'illustre marin, qui, dans sa tendre et inquiète sollicitude, avait songé à cette expédition dont elle faisait tous les frais. Bellot, plein d'admiration pour ce pieux dévouement en même temps que désireux de s'associer à une entreprise glorieuse dont les périls mêmes étaient pour lui une tentation, écrivit à lady Franklin sans la connaître pour lui offrir son concours qui fut agréé avec les expressions de la plus vive gratitude. L'autorisation du ministre de la marine M. Ducos, ne s'étant point fait attendre, Bellot partit immédiatement pour Londres où l'attendait l'accueil le plus sympathique. Lady Franklin en particulier lui témoigna vivement sa reconnaissance, mais elle ne lui dissimula pas qu'à bord du *Prince-Albert* frété par elle, le confortable laisserait sans doute à désirer, et elle exprima le désir qu'il rendit visite au navire avant de donner son consentement définitif.

Lorsque, au retour de cette visite, le jeune et courageux Français lui déclara qu'il était plus que jamais décidé à partir, elle lui prit les mains qu'elle serra avec émotion en disant :

— Je sais, monsieur, qu'en vrai savant et en brave jeune

I
dir
par
men
reçu
gno
Ter
cont
on v
les g
temp
prob
Fran

homme, vous n'avez guère emporté dans vos malles que des livres; c'est donc à moi de penser aux besoins de l'équipement. Pour cela je remplacerai votre mère.

Aussi Bellot dit dans son journal :

« Pauvre femme, il faut que je remplace votre mère, avez-vous dit; eh bien! moi, je serai pour vous un fils et j'aurai l'inépuisable dévouement du fils qui cherche son père; et ce que les forces humaines peuvent accomplir, je le ferai. »

II

L'hivernage au milieu des glaces.

Le 13 mai 1832, le *Prince-Albert* mit à la voile en se dirigeant vers le Nord, à la recherche de l'amiral Franklin, parti d'Angleterre en 1845 pour une expédition dans la mer Polaire et dont, depuis plusieurs années, on n'avait reçu aucune nouvelle. L'intrépide marin et ses compagnons avaient-ils succombé; ses deux navires, *Erebus* et *Terror* comme ceux de La Pérouse, s'étaient-ils brisés contre les rochers ou les blocs de glace? Ou bien, comme on voulait l'espérer encore, se trouvaient-ils retenus par les glaces, attendant leur délivrance d'un relèvement de température qui rompit enfin cette barrière? C'était là le problème qu'il s'agissait de résoudre en retrouvant, soit Franklin et ses compagnons, soit les traces de leur nau-

frage et de leur dernier séjour. Le *Prince-Albert* en outre de cette mission principale pourrait, chemin faisant, vérifier certaines observations et, si l'occasion s'en présentait, faire de nouvelles découvertes.

Le commandant du navire était le capitaine Kennedy, un brave et loyal marin que le dévouement seul portait à assumer la responsabilité de cette périlleuse entreprise, puisqu'il avait refusé tous les avantages offerts par lady Franklin ; ainsi avait fait Bellot, non moins désintéressé. Un procédé dont le français fut vivement touché lui prouva que sa délicatesse était comprise ; en arrivant sur le pont du *Prince-Albert*, il vit le pavillon tricolore flottant à côté du pavillon aux armes d'Angleterre. C'est ainsi que commençait cette expédition pendant laquelle Bellot d'ailleurs sut se concilier, par son caractère comme par les services qu'il rendit, l'estime et la sympathie de tout l'équipage, témoin ce qu'écrivait lady Franklin à notre ministre de la marine, lors du retour du navire :

« Le courage héroïque de M. Bellot, son énergie, ont été, en toute circonstance, à la hauteur des difficultés qu'il a rencontrées. Ses connaissances scientifiques ont été pour l'expédition de la dernière utilité ; son caractère aimable est sympathique et d'un cordial attachement. Ce serait pour moi un véritable plaisir si les témoignages d'approbation et d'estime qu'il a reçus de l'Amirauté et de ses amis en Angleterre pouvaient être confirmés par les chefs sous les ordres desquels il est placé dans sa patrie et dont l'approbation serait pour lui la plus haute récompense. »

Bellot a laissé, de son voyage, un journal très intéressant. Ses notes, écrites au jour le jour, *currente calamo*, se distinguent par l'accent de vérité, par l'exactitude. Le style a de l'entrain et décèle un écrivain. Ne sent-on pas en effet une plume habile et fine dans ce joli passage que

je trouve dès la seconde page à propos d'une station à Strombes (Orcades) ? « Vers deux heures le temps s'embellit ; un gig nous conduit aux stennis (monuments druidiques), sur les bords d'un lac superbe. Pas de chevaux pour continuer la route : déjeunons en attendant. Nous entrons dans la salle de la meilleure apparence : une grande salle, au milieu de laquelle se trouve l'âtre abrité du vent de la porte par un petit mur de quatre pieds de haut ; une crémaillère pendant des poutres soutient la marmite ; dans un coin un veau, des poulets ; plus loin un cochon qui joue avec un chien, ce qui prouve une longue intimité, des canards, trois femmes : nous leur demandons à déjeuner. « Nous n'avons rien qui puisse vous convenir. — Donnez-nous ce que vous mangez. » Nous faisons nous-mêmes frire du jambon et des œufs... On nous sert pour pain des tourteaux d'orge qui seraient mangeables s'ils ne se mangeaient crus ; de plus en plus Bretagne. — Nous mangeons autant de jambon et d'œufs que possible ; nous offrons du whisky aux femmes. « Combien devons-nous ? — Un schelling. » J'en donne trois et j'emporte les bénédictions de la case. Nous sortons pour voir les stennis... »

On voit que, dans la précision de son style, notre officier est peintre et poète, et cette même touche à la fois habile et délicate, se retrouve dans les peintures moins gaies qu'il fait, une fois le vaisseau engagée dans la mer Arctique. Le 22 juin, on double le cap Farewel à la pointe du Groënland. « A six heures, le temps s'est éclairci et nous distinguons clairement la côte ; une suite de pics sillonnés de larges barres blanches qui ne sont autre chose que des glaciers et qui leur donnent un aspect étrange. »

Le détroit de Davis est franchi, nous voici dans la mer de Baffin : « Au sortir de la baie de Disco, nous étions tombés au milieu des montagnes flottantes de glace, dont

nous pûmes souvent compter plus de deux cents en vue à la fois, la moyenne ayant de cent à cent cinquante pieds de hauteur ; mais quelques-unes atteignaient deux cents et même deux cent cinquante pieds de haut. (La base qui reste sous l'eau est souvent double.) Cette base est pour ainsi dire le chantier où se forment et sont lancées ces masses énormes, à cause des glaciers dont elle est bordée, et dont les îles flottantes ne sont que des fragments qu'en détache l'action de la chaleur et de la pesanteur. La même cause, agissant sur les montagnes de glace (*ice bergs*), détruit souvent leur équilibre par l'altération de leurs formes, et plus d'une fois nous fûmes témoins de la scène imposante de ces masses qui se brisent avec des détonations semblables à celle de la foudre et qui se renversent subitement sur elles-mêmes au milieu des vagues qu'elles font jaillir à une grande hauteur. »

Malheur au navire qui se trouverait sur leur passage au moment de leur chute ! et pourtant c'est au travers de ces forêts d'*ice bergs* que la frêle goëlette devait naviguer. Mais tout à coup un froid inattendu ayant rapproché les glaces, le *Prince-Albert* se trouva pris au milieu d'elles et y fut retenu pendant plusieurs semaines. Enfin on put s'ouvrir un passage, pénétrer dans le détroit de Lancaster et explorer les deux côtés du golfe du Prince-Régent jusqu'à Fury-Beach et Port-Nell.

Mais quel rude labeur que cette navigation accomplie à travers mille obstacles, par un froid terrible, alors que sans cesse il fallait se frayer un passage avec la hache, avec la scie, souvent même avec la mine ! « Jusqu'à présent, écrit Bellot, j'ai essayé de tenir tête au froid le plus longtemps possible ; mais je vois que j'ai eu un peu trop bonne opinion de ma force ; du moins les pieds et les mains couverts d'engelures, les oreilles à moitié gelées et

des douleurs tout le long du corps me montrent que notre *endurance* physique ne dépasse pas des limites assez restreintes. »

A terre les excursions n'offraient pas moins de difficultés et de dangers : « La brise du nord nous fouettait le visage, et on ne peut se figurer l'impression qu'on en ressent lorsque le thermomètre est à trente centigrades au-dessous de zéro. Nous comparions la douleur que nous éprouvions à celle d'un homme dont on cinglerait la peau avec des lanières de cuir ; il semble en effet que chaque bourrasque emporte des lambeaux de l'épiderme. A cette cuisson de la peau succède un état d'engourdissement pendant lequel les parties affectées deviennent bleuâtres, le sang se retire : si par malheur elles blanchissent, c'en est fait, elles sont gelées. De temps en temps nous étions obligés de nous arrêter pour nous examiner réciproquement, car par un froid vif on ne sent point qu'on est *frost bitten* (mordu par la neige). »

« Quelquefois il fallut nous frayer un chemin par-dessus les pointes de neige glacée ou glaciers, à travers les *hummocks* (blocs de vingt, trente et quarante pieds), en taillant des échelons dans la neige, avec nos haches, là où des piétons pouvaient passer, quoique non entièrement sans danger, puisque l'eau se trouvait au bas et qu'une immersion, c'était la mort. »

On n'eut pas précisément à souffrir de la faim, mais on fut réduit souvent à la nourriture monotone du *pemmican*¹. Aussi quelle bonne fortune quand on pouvait tuer un phoque, quelque renard noir, ou bien un ours blanc, chasse difficile et périlleuse ! Parfois les préoccupations morales, les anxiétés cruelles venaient s'ajouter aux souff-

1. Jus de viande condensé.

frances physiques. Le capitaine Kennedy, embarqué sur le canot avec quatre matelots et séparé brusquement du navire, fut entraîné bien loin par les courants, laissant tous ses compagnons dans une inquiétude terrible sur son sort. Ce ne fut que six semaines après que Bellot, s'étant mis avec tous les hommes valides à la recherche des égarés, finit par les retrouver non loin du port Léopold, alors que les uns et les autres se croyaient perdus.

Revenus tous ensemble au navire cerné par les glaces, ils durent se préparer à l'hivernage par ce froid intense dont voici un des moindres effets : « Nous ne pouvions retenir nos éclats de rire à la vue des singulières grimaces faites par chacun, lorsque, approchant de ses lèvres un vase de fer-blanc plein de neige fondue, il le rejetait avec des rugissements de douleur... On ne sent point d'abord l'impression produite par le contact du métal, mais une douleur aiguë, causée par la peau qui s'arrache et reste collée au bord du vase, vous rappelle bien vite les lois de l'équilibre des températures. »

« On avait construit à terre des habitations et des ateliers en planches maçonnées au dehors avec la neige durcie et chauffés à l'intérieur avec des poêles. Néanmoins, là où se trouvaient des chevilles, des clous de fer, des plaques de métal, toujours se formait une couche de glace. Les vapeurs elles-mêmes, la fumée des cuisines en particulier, en montant au plafond se convertissaient en glace ou retombaient en pluie fine d'où résultait l'humidité, plus à craindre que le froid même parce qu'elle engendre le scorbut et les rhumatismes. »

Et cependant c'est là qu'il fallait vivre. Si l'on se risquait au dehors, voici ce qu'on apercevait : « La neige tombe par gros flocons et nous donne un peu de clarté dont nous jouissons encore aux environs du méridien : le reste du

temps une teinte ardoisée attriste et nous fait ressentir davantage le froid ; les objets à peu de distance de nous se confondent tous dans un gris de plomb d'un aspect funèbre. Partout, sur nos têtes, sous nos pieds, autour de nous, la neige, rien que la neige : les arêtes rugueuses du roc, ou les faces perpendiculaires des falaises seules nous rappellent que le monde n'est point une immense boule de neige. »

Le soleil avait disparu complètement derrière l'horizon et ne devait y remonter qu'après trois mois et demi. Le jour bientôt ne se distinguait plus de la nuit, et c'est bien réellement qu'on voyait des étoiles en plein midi. Il restait ainsi aux exilés de longs loisirs, malgré les excursions et la chasse, les travaux d'intérieur ou les soins à donner aux malades ; car plusieurs, officiers ou matelots, étaient atteints du scorbut auquel heureusement nul ne succomba. Bellot s'occupait de la rédaction de son journal ; si la fatigue de ses yeux le forçait au repos, il causait avec le savant docteur Wolf, plus souvent avec le docteur Kennedy, ardent pour les discussions religieuses. Et l'on regrette d'avoir à dire que le Français catholique se trouvait bien au-dessous pour la foi du digne homme protestant, mais croyant sincère et pieux, à la vertu de qui son contradicteur en maint endroit rend hommage. « Ce brave M. Kennedy me parle d'un de ses projets qui consiste à revenir, après notre expédition sur la côte ouest de Baffin, pour former un établissement de pêche moins en vue de la spéculation que dans l'espoir de civiliser les Esquimaux et de leur faire connaître la vraie religion. »

« ... Je n'ai jamais été aussi touché, dit-il ailleurs, que ce matin par l'onction de M. Kennedy à la prière, par la ferveur et la foi avec laquelle il suppliait le Dieu de Jacob d'inspirer nos décisions, de conduire nos projets ; et je

vois bien qu'il n'est point de force qu'on ne puise dans une foi si ardente ! Quelle limite y a-t-il à l'audace, à ce qu'osera entreprendre le courage d'un homme, non pas persuadé, mais convaincu que ce qu'il fait, Dieu le lui a suggéré et lui permet de le faire. »

Dans un autre endroit nous lisons : « Oh ! oui, l'exercice de la prière est salulaire ; il est surtout utile et indispensable à qui est animé d'une piété vraie. Je me croyais religieux alors que je me contentais de reconnaître l'existence de Dieu. Je comprends maintenant combien cet exercice de la prière nous rend facile l'accomplissement des devoirs sur lesquels sans cela nous sommes disposés à passer bien légèrement. »

Tout cela révèle à coup sûr les aspirations d'une âme naturellement religieuse.

En voici un autre témoignage dans cette lettre qu'il écrivait quelques années auparavant, à propos de la mort d'un jeune aspirant son ami : « Tant de vertus, tant d'abnégation, devaient-elles être ainsi récompensées ? O mon Dieu ! nous bénissons les décrets immuables de votre Providence et, sans murmurer, nous nous agenouillons devant la main qui nous frappe, soutenus par l'espoir que vous ne détournerez pas vos yeux d'une vie dont les actes émanent des sentiments les plus généreux, *les plus dignes du Fils que vous nous avez donné à imiter.* »

s'a
em
de
m
le
gr
ma
tou
sor
C
sion
et l
sui
Cre
à d
de
au
ren
avi
cap
jad

III

Disparu !

Après trois mois enfin, la température commença de s'adoucir, annonçant la fin de l'hiver. « Le temps s'est embelli et les clartés, qui naguère se réfugiaient au sommet des collines, inondent aujourd'hui les coteaux exposés au midi ; le soleil chasse les ombres qui hier lui disputaient le terrain et ne cédaient que pas à pas ; tout sourit au grand prêtre de la nature ; le chant des oiseaux seul nous manque pour faire croire à des régions plus favorisées ; tout est resplendissant autour de nous et personne ne songe à remarquer l'absence de toute végétation. »

On résolut de profiter de ce changement pour une excursion dans l'intérieur des terres, exécutée par MM. Kennedy et Bellot accompagnés d'une douzaine de compagnons. En suivant la côte ou en traversant les glaces des baies de Creswel, de Crenford et du détroit de Victoria, on arriva à des terres nouvelles qu'on traversa jusqu'à cent degrés de longitude et, après avoir visité le cap Walter, on revint au port Léopold et enfin au navire. « Notre tâche était remplie, dit Bellot dans son rapport au ministre, nous avons démontré que Franklin n'a pu passer au sud du cap Franklin, puisque la terre s'étend là où l'on supposait jadis que la mer existait. L'expédition du *Prince-Albert* a

done contribué à rétrécir de plus en plus le cercle des directions probables prises par Franklin. »

L'hivernage à la baie de Batty heureusement terminé, la goëlette s'ouvrit avec la scie un canal à travers la glace et put gagner la mer devenue libre d'où elle fit voile pour l'Angleterre ramenant son équipage tout entier sain et sauf, à l'honneur de la doctrine des *teetotalers*¹. « Il est « impossible de ne pas attribuer à son système de tempé- « rance la bonne harmonie, le désir mutuel d'obligeance « et enfin la bonté des hommes de notre équipage. » Il faut lire, dans les journaux du temps, l'accueil fait, lors du retour, aux braves marins et en particulier à l'officier français, au point que Bellot, dans sa modestie, se trouvait gêné par ces ovations.

A son arrivée à Paris, le ministre de la marine le nomma lieutenant de vaisseau, et ordonna que le temps qu'il avait passé sur le *Prince Albert* lui fût compté comme service de mer. Le jeune officier, pendant son séjour dans la capitale, s'occupait de préparer divers travaux à lui demandés par des Revues ou des éditeurs et dont le produit, disait-il, *devait servir de dot à ses sœurs*, lorsqu'il apprit qu'une nouvelle expédition se préparait pour la mer Arctique par les ordres du gouvernement anglais. Il avait décliné peu auparavant par délicatesse l'offre que lui faisait lady Franklin du commandement du steamer *l'Isabelle* destiné pour le détroit de Behring. Le généreux Kennedy proposait de lui servir de second. Bellot refusa dans la crainte que cette confiance témoignée à un étranger ne refroidît les sympathies que la femme de l'amiral inspirait à ses compatriotes.

1. D'après laquelle on n'avait à bord ni vins, ni bières, ni spiritueux.

Mais dès qu'il apprit qu'une escadre était envoyée dans le Nord, à la recherche de Franklin, il s'empressa de réclamer l'honneur de faire partie de l'expédition. Agréé par le gouvernement anglais et autorisé par le gouvernement français, le 10 mars 1883, il montait à bord du *Phoenix* où l'attendait un accueil tout fraternel. Le 14 juin, Bellot écrit à un ami, M. Luneau, une lettre qui ne respirait que bonheur et confiance, et qu'il datait du cap Farewel ou *cap des Adieux*. Cette lettre, en effet, était un adieu, hélas ! un dernier adieu comme celle qu'il écrivait à M. de Bray, son compatriote et ami, embarqué sur la *Résolute*, et qui est datée de la baie Erebus et Terror.

Le 12 août, Bellot quittait cette baie, avec des dépêches pour sir Robert Belcher qu'on supposait aux environs du cap Belcher. En l'absence du capitaine Inglefield, l'officier français, qui savait l'importance de la prompte remise des dépêches, prit sur lui de les porter à destination. Il partit accompagné de quatre hommes. On marcha sur la glace assez longtemps ; non loin du cap Bowden, on aperçut la terre à une distance de trois milles. Bellot proposa d'y aller camper, et deux des marins, MM. Havey et Malden, à l'aide du canot en caoutchouc, purent en effet l'atteindre, non sans de grands efforts, car il fallait ramer au milieu des glaçons et des courants opposés, alors que commençait la débâcle. Les marins s'occupaient d'établir, à l'aide d'une corde, un va-et-vient entre le traîneau et la côte, lorsqu'un craquement se fit entendre et ils eurent la douleur de voir Bellot et ses deux compagnons, réfugiés sur un grand glaçon, qu'entraînait bien loin de là un courant des plus rapides.

Bellot et ses deux hommes, après avoir essayé en vain de dresser la tente que renversait la rafale, avisèrent à se tailler un logis dans la glace et ils purent ainsi s'assurer

un abri pour la nuit. Maintenant laissons parler M. Johnson, l'un des compagnons de l'officier français, dont la déposition, dans sa simplicité, est des plus émouvantes :

« M. Bellot, dit-il, s'assit une demi-heure et s'entretint avec nous sur le danger de notre position. Je lui dis que je n'avais pas peur et que l'expédition américaine était poussée çà et là dans ce canal par la glace. Il répliqua : « Je le sais, et, avec la protection de Dieu, pas un cheveu ne tombera de notre tête. » Je demandai alors à M. Bellot quelle heure il était. Il répondit : « Environ six heures et quart (après minuit du jeudi 18) ; et alors il attacha ses livres et dit qu'il voulait aller voir comment la glace flot-tait. Il était seulement parti depuis quatre minutes quand j'allai pour le chercher, mais je ne pus le voir, et, en re-tournant à notre retraite, j'aperçus son bâton, du côté opposé d'une crevasse d'environ cinq toises de large où la glace était toute cassée. J'appelai alors M. Bellot, mais sans réponse. A cet instant, le vent soufflait très fort. Je cherchai encore tout autour du glaçon, mais je ne pus découvrir aucune trace de M. Bellot. Je crois que, quand il sortit de la cachette, le vent l'emporta dans la crevasse et son paletot étant boutonné il ne put nager à la surface. »

Il n'était donc pas d'espérance, d'illusion possible ; l'in-trépide jeune homme, riche de tant d'avenir, avait disparu dans le gouffre. Il comptait vingt-sept ans à peine ! La nou-velle de la catastrophe apportée « par les deux hommes qui se trouvaient avec Bellot, écrit le capitaine Inglefield, et sau-vés par miracle après avoir passé trente heures sans manger » consterna tout l'équipage du *Phœnix* et ne causa pas en Angleterre et en France une émotion moins dou-loureuse. M. Chasseriau, dans son intéressante notice, n'était que l'écho de ces sentiments de profond regret et de douleur quand il disait en terminant :

« M. Bel'ot était l'une des espérances de la marine française, et la mort seule pouvait lui ravir la récompense d'une conduite aussi généreuse que pleine de tact et de convenance.

« Sa carrière, qui embrasse à peu près dix années, laissera le souvenir le plus honorable en France et en Angleterre.

« S'il ne manquait à une famille dont il était l'appui et l'orgueil, bien loin de le plaindre, il faudrait envier une vie qui fut l'exemple du devoir toujours aimé, toujours obéi, et une mort évidemment marquée au sceau divin du sacrifice. »

Lady Franklin avait dit mieux encore lorsqu'elle écrivait sous le coup de sa première douleur : « Ce brave et généreux jeune homme que j'aimais comme un fils, à qui je dois tant, qui représentait si noblement l'honneur et la chevalerie de la France, qui fut aimé et respecté de nos marins comme un frère, hélas ! il n'est plus... Il est mort, comme il a vécu, en héros et en chrétien. »

Si des étrangers donnaient de tels regrets à l'infortuné jeune homme, quelles larmes dut verser sur lui, dans son deuil inconsolable, sa famille, cette famille qui lui était si chère et dont le souvenir, pendant l'hivernage à la baie de Batty, lui inspirait cette page attendrissante : « C'est aujourd'hui la sainte Adélaïde et je me reporte en France, à Rochefort, près de cette bonne mère dont c'est la fête. Depuis onze ans que j'ai commencé ma vie errante, je me suis toujours trouvé loin du pays natal, du foyer paternel, lors de cet anniversaire. Souvenirs de mon enfance, revenez près de moi pendant mes rêves, conduisez-moi auprès de cette troupe d'enfants joyeux d'embrasser une mère chérie qui pleure, j'en suis sûr, mon absence avec ma sœur, ma chère Adélaïde. Pauvre mère ! que d'inquié-

tudes ne lui ai-je pas données, avant mon entrée dans la marine, par les craintes que lui causait ma turbulence ; et depuis lors, que d'anxiétés nouvelles pour mon sort, que d'angoisses pour mon existence ! Que ne pouvons-nous recommencer les jours passés, combien je me montrerais obéissant, respectueux et travailleur ! Pauvre, bonne et excellente mère à qui je dois tout ce que je sais, tout ce que je vois ; ah ! puissé je un jour, par mes soins, par mille attentions, te rendre plus doux, plus faciles, plus agréables, les derniers jours de ta vie, presque toujours passée jusqu'à présent dans les larmes et les incertitudes du lendemain. Savons-nous jamais ce que nous avons coûté de peines et de pleurs à nos mères ? Ah ! que Dieu entende mes ardentes prières et puissent ces bons amis deviner ma pensée et sentir dans leur cœur l'impression des baisers que je leur envoie au travers des distances qui nous séparent ! »

Comment se consoler jamais de la perte d'un tel fils, d'un tel frère ?

Bellot n'a pas été seulement pleuré en France et en Angleterre. Les Esquimaux, en apprenant lors du passage du capitaine Inglefield à son retour, la mort du Français, s'écriaient : « Pauvre Bellot ! pauvre Bellot ! » et ils pleuraient. Veut-on savoir ce qui leur avait fait aimer Bellot ? Pendant le voyage du *Prince-Albert*, le jeune officier ayant vu un Esquimau qui avait une jambe cassée se traîner péniblement sur la neige, avait dessiné et fait tailler par le charpentier du navire une jambe de bois pour le pauvre infirme.

les
bie
a d
pli
ral
tion
F
mil
la
et c
fut
rati

SUPPLÉMENT :

DE LOUIS XIV A NOS JOURS

I

Le Duc de Beaufort.

Le duc de Beaufort, le fameux « roi des Halles », dans les *Marins illustres*, n'y a-t-il pas là de quoi surprendre bien des lecteurs ? Et cependant le petit-fils de Henri IV a des titres sérieux à y figurer ; il a porté le titre et rempli, non sans distinction, la charge de surintendant général de la navigation ; il a commandé d'importantes expéditions maritimes.

François de Vendôme, duc de Beaufort, fit ses débuts militaires sur terre ; il se distingua par son intrépidité à la bataille d'Amiens et aux sièges de Corbie, de Hesdin et d'Arras. Sa carrière militaire, brillamment commencée, fut promptement interrompue ; il s'était mêlé aux conspirations contre le cardinal de Richelieu et dut quitter la

France. On connaît son rôle pendant la Fronde; nous n'avons pas à nous y arrêter.

Après sa soumission au roi, le duc de Beaufort obtint la survivance de la charge de surintendant général de la marine qu'occupait le duc de Vendôme son père et dont il devint titulaire quelques années plus tard. Il ne voulut pas, ce qui fait son éloge, occuper simplement une grande charge, sans la remplir. Jal, l'historiographe de la marine, nous le montre s'embarquant en 1661 pour faire l'apprentissage de son métier. Cela le préparait aux expéditions qu'il allait bientôt diriger.

Dès cette époque, le roi Louis XIV et son ministre Colbert avaient des projets qui ne devaient être réalisés que près de deux siècles plus tard par un des descendants du grand roi, le dernier qui ait occupé le trône de France; ils voulaient en même temps mettre un frein à la piraterie barbaresque dont les nations chrétiennes riveraines de la Méditerranée avaient tant à souffrir, et fonder des établissements sur la côte d'Afrique. Dans une première expédition en 1663, Beaufort, avec une flottille assez importante, donna la chasse aux pirates. L'année suivante, il eut le commandement d'une expédition dont le but était de fonder un établissement à Gigeri, aujourd'hui Djidjelly. L'endroit n'était pas heureusement choisi; la ville, alors assez malsaine, se trouve dominée à peu de distance par des montagnes qu'habitaient de vaillantes populations, ces Kabyles qui les derniers ont résisté à nos armes et dont la soumission définitive n'a été obtenue qu'après la rude

1. Après l'occupation française, en 1851, alors que la Kabylie n'était pas encore soumise, les Kabyles, sans quitter leurs montagnes, tiraient sur la ville et des balles mortes arrivaient jusque dans la caserne.

expédition de 1837 dirigée par le maréchal Randon. Mais ce n'est sans doute pas au duc de Beaufort qu'incombe la responsabilité de ce choix.

L'expédition comptait cinq mille hommes de troupes de débarquement placés sous le commandement du marquis de Gadagne, qui avait avec lui le plus habile des prédécesseurs de Vauban, l'ingénieur Clerville, chargé des travaux de fortification; Beaufort n'avait sous ses ordres directs que la flotte. Le débarquement se fit sans obstacle sérieux le 22 juillet 1664; la ville de Gigeri fut enlevée par un hardi coup de main.

Ce n'était là, avec la brillante valeur des troupes françaises, qu'une opération facile, les difficultés allaient commencer. Avant que le chevalier de Clerville, quelque diligence qu'il y mit, ait pu donner à la ville du côté de la terre une ligne de défenses sérieuses, une armée turque d'environ 12,000 hommes, auxquels se joignaient de nombreux montagnards, venait assaillir le faible corps français. Le duc de Beaufort proposa de prendre l'offensive, malgré l'infériorité des forces; l'avis était sage dans sa hardiesse, les Turcs n'auraient sans doute pas tenu devant la *furia francese* et cela aurait dégagé la ville. Mais pour combien de temps? Quoiqu'il en soit, l'idée d'une attaque fut écartée et l'on résolut de se tenir sur la défensive, généralement mauvaise avec les soldats français. Beaufort, laissant une partie de la flotte sous les ordres du marquis de Martel, partit avec le reste pour faire la chasse aux pirates. Le marquis de Gadagne fut obligé, peu après, de se rembarquer avec ses troupes décimées et démoralisées, autant par l'effet du climat que par le feu de l'ennemi.

Il ne fallait pas laisser les Algériens triompher de l'échec de l'expédition française. Beaufort reprit la mer au printemps de 1665 avec une flotte de 9 vaisseaux, et le

2 mars il brûlait sous le canon des forts de la Goulette, trois vaisseaux algériens. Un de ses capitaines, des Lauriers, fut tué ; il était « allé comme un César, dont il avait le cœur, à l'attaque d'un gros vaisseau de 48 pièces de canon et de 700 hommes d'équipage et quand il avait été à *bout touchant*, il avait lâché sa bordée qui avait fait de grands ravages. » Dans son rapport, Beaufort disait : « Les Anglais, tout fiers qu'ils sont, n'ont jamais osé tenter de pareilles choses (attaquer des vaisseaux sous le feu des forts), bien qu'ils en aient souvent trouvé l'occasion et en ce lieu et à Bougie. »

Dans une nouvelle expédition quelques mois plus tard, Beaufort, qui avait avec lui le chevalier Paul, « attaqua à Cherchel le 24 août six vaisseaux algériens. Les pirates étaient encore sous le protectorat des forts ; malgré cela, aucun des vaisseaux n'échappa ; deux furent brûlés, un s'échoua et ne put être remis à flot, trois furent pris et conduits à Toulon. Le succès était complet et Beaufort pouvait envoyer au roi les pavillons barbaresques.

L'année 1666 vit Beaufort sur un tout autre terrain et dans une guerre bien différente ; avec une flotte de quarante vaisseaux, il devait se joindre aux Hollandais, nos alliés, pour combattre la flotte anglaise. Nos vaisseaux arrivèrent trop tard et Ruyter eut la gloire de battre seul les Anglais. La faute est-elle à Beaufort qui aurait mis trop de lenteur à exécuter les ordres du roi ? Cela a été dit souvent, mais le reproche n'est pas fondé. Une lettre de Beaufort du 23 septembre 1666 à Colbert, citée par Jal, justifie le commandant de la flotte française. Il y dit notamment :

« Le courrier de Nantes nous a aujourd'hui porté nouvelle d'un troisième combat gagné par les Hollandais, lequel, quoique avantageux pour la France, ne laissera pas de m'être la plus douloureuse chose qui me pouvait arriver,

et à ce qu'il me paraît le plus préjudiciable à la réputation des forces maritimes de Sa Majesté. On aurait pu éviter cet inconvénient par la diligence des armements, et par des victuailles de plusieurs mois ; mais l'un et l'autre n'ont pu réussir comme je l'aurais souhaité, et comme je connaissais que le service le demandait, et j'en ai plusieurs fois découvert les raisons dans les lettres que je me suis donné l'honneur de vous écrire ci-devant. Si le premier combat m'eût échappé, le second et le troisième ne se seraient pas donnés sans nous, et je ne me verrais pas mourir de tristesse pendant que d'autres triomphent et reçoivent les acclamations de tout le monde.....

« Il ne faut songer présentement qu'à donner lieu à nos alliés de ne pas se plaindre de nous avec justice, comme en apparence il semble qu'ils en aient sujet. La seule chose, à mon sens, qui les peut contenter, et être en même temps honorable et utile à la réputation de mon maître, serait de les aider tout ce reste de beau temps et tout d'hiver, avec un nombre considérable de navires armés... Sans les nouvelles de ce dernier combat, je m'étais résolu de ne point écrire ; il m'a donné tant de crève-cœur que je n'ai pu me tenir de mander, un peu trop librement peut-être, mes sentiments. »

Il est évident que si Beaufort avait été par ses lenteurs, son indécision, responsable, si peu que ce soit, de l'absence de la flotte française aux brillantes batailles qui lui « donnaient tant de crève-cœur », il se serait bien gardé d'écrire sur ce ton à Colbert.

Il est peu de personnages historiques qui ressemblent plus à un héros de roman que le « roi des Halles » ; il finit en véritable héros de roman. Après une lutte de vingt-cinq années soutenue en grande partie à l'aide de soldats

recrutés en France et de gentilshommes venus en volontaires du même pays, les Vénitiens allaient perdre Candie presque entièrement conquise par les Turcs; une flotte française fut envoyée avec 6,000 hommes de troupes; Beaufort commandait la flotte, le duc de Navailles les troupes. Dès le lendemain de leur arrivée, les Français attaquèrent les retranchements turcs; vainqueurs d'abord, ils furent ensuite repoussés. Beaufort, avec sa bouillante valeur, avait pris part à l'attaque; il y disparut. L'ignorance de son sort fut telle que plusieurs historiens ont cru, évidemment à tort, qu'il était le masque de fer.

II

Les Valbelle.

Dans la marine plus encore que dans l'armée, il y a, ce qu'on pourrait appeler des dynasties de vaillants marins; plusieurs se suivent de même nom, parmi lesquels il est quelquefois difficile de se reconnaître, mais tous se faisant remarquer par de glorieux services. Sous Louis XIV, nous rencontrons une première dynastie, celle des Valbelle, qu'on doit même faire remonter à Louis XIII. Le premier, Valbelle l'ancien, marin provençal, commandait la galère la *Valbelle*, dans le combat livré par Pontcourlay en vue de Gènes, le 1^{er} octobre 1636 à une flotte espagnole, combat dont nous avons parlé au supplément du premier volume.

Valbelle l'ancien, attaqué par quatre galères espagnoles, résista vaillamment ; blessé de plusieurs coups de feu, il se fit attacher au mât pour pouvoir rester debout et continuer à commander, jusqu'au moment où il mourut épuisé de sang. Trois neveux de Valbelle furent tués à ses côtés ; son fils aussi fut blessé. La galère fut enlevée par les Espagnols, mais son héroïque résistance avait grandement contribué à assurer la victoire à Pontecourlay.

Jean-Philippe de Valbelle était avec son père au combat de Gènes. Quelques années après, commandant une galère, il était blessé au combat de Telamone. Chevalier de Malte, il allait ensuite prendre part à la défense de Candie. En 1643, sur le *Persée*, vaisseau de 30 canons, il faisait partie de la flotte qui ramenait le duc de Guise après son aventureuse expédition de Naples. Une tempête ayant dispersé la flotte française, le chevalier de Valbelle se trouvait seul lorsqu'il fut rencontré par un vaisseau anglais plus fort dont le capitaine le somma de saluer « les maîtres de la mer ». Valbelle répondit en enlevant à l'abordage le vaisseau anglais. Cet acte d'audace causa une profonde irritation dans la marine anglaise. « Tous les capitaines anglais, dit Léon Guérin, cherchaient le *Persée* et son vaillant capitaine. Une division de quatre vaisseaux sous les ordres du chevalier Bank, l'atteignit le 23 février 1635, entre les îles Mayorque et Cabrera, et lui demanda le salut plus impérieusement que jamais. Valbelle ne s'inquiète ni du nombre, ni de la force des Anglais ; il s'engage dans une lutte de un contre quatre dont chacun est plus fort que lui. Son habileté, son courage la font durer un temps presque incroyable. Les quatre vaisseaux lui tirent leurs bordées pendant trois heures ; il répond toujours. Son vaisseau est criblé de coups de canon ; les mâts s'écroulent, toutes les voiles sont

en lambeaux, toutes les manœuvres hachées; une nouvelle bordée enlève sa poupe; il ne reste plus à Valbelle qu'un débris de bâtiment qu'il dispute encore et sur lequel il continue à combattre. Voyant qu'il ne pourra tenir en mer contre le nombre, il alla s'échouer sur le sable dans le port de Campos (île Mayorque). Un des vaisseaux anglais qui l'avait suivi, mais ne voulait pas échouer avec lui, se tenait un peu éloigné et ne cessait point de le canonner. Valbelle riposta avec tant d'adresse et d'énergie à ce vaisseau que retenait le calme et le maltraita tellement qu'il le contraignit à solliciter une trêve. Elle lui fut accordée à la condition que lui et les autres vaisseaux anglais se retireraient et laisseraient au *Persée* la faculté de se radoubier. Le lendemain les Anglais ne voulurent pas tenir leur engagement et le combat recommença. Valbelle se défendit encore pendant trois jours, en faisant un feu continu. Enfin, voyant que l'ennemi avait envahi de tous côtés son navire, il fit demander au vice-roi de Mayorque, qui contemplait avec admiration cette lutte disproportionnée, la permission de descendre avec son équipage dans l'île, sans qu'on le traitât comme prisonnier. Le vice-roi accéda à sa demande, à la condition qu'il n'entrerait pas dans la ville, et quoique la France et l'Espagne fussent en guerre, il traita le chevalier de Valbelle et son monde, pendant huit jours, avec générosité et magnificence.

« L'intrépide marin s'étant vu dans la nécessité de mettre le feu au *Persée* le vice-roi de Mayorque lui fournit une barque armée sur laquelle il rentra à Toulon dans les premiers jours de mars, au milieu des acclamations et des vivats de la population qui se pressait sur le port. »

Seulement le vaillant marin avait été blessé, et il mourait à Marseille, quelques mois après, le 25 novembre.

Mais le nom de Valbelle continuait à être glorieusement représenté dans la marine par Jean-Baptiste de Valbelle, le plus illustre peut-être de la dynastie. Dès l'âge de neuf ans, Jean-Baptiste de Valbelle assistait à un combat naval. Quelques années après, à peine âgé de quinze ans, il sautait le premier sur un bâtiment qui était enlevé à l'abordage ; cela lui valait le commandement d'un petit bâtiment avec lequel il prenait à l'abordage un navire espagnol.

A la bataille des bancs de Flandre, 1673, Jean-Baptiste de Valbelle, capitaine de vaisseau, sauvait un bâtiment qu'allait enlever l'amiral Tromp, un des plus grands marins hollandais. « Le capitaine de Valbelle, raconte L'Éon Guérin dans son *Histoire maritime de France*, aperçut un bâtiment anglais, le *Cambridge*, qui, sous le vent de Tromp, et bien que désarmé de son grand hunier et de sa grande vergue, se défendait encore avec une intrépidité admirable, quand les Hollandais lui envoyèrent un brûlot. Valbelle envoya sa chaloupe avec un de ses lieutenants pour remorquer le *Cambridge* qui sans cela allait infailliblement périr. Valbelle ne rendit pas le service à demi, il partagea en bon père, avec le capitaine anglais de ce vaillant, mais malheureux bâtiment, tous les coups de canon que Tromp, qui ne cessait pas de harceler son arrière, faisait tirer sur lui. Il soutint le feu du lieutenant amiral deux heures durant, abattit son grand mat et son mat de hune d'avant, et eut la gloire de voir Corneille Tromp se retirer devant lui. Valbelle reçut les remerciements et les félicitations du grand amiral d'Angleterre. »

Chef d'escadre, Valbelle joua un rôle important dans l'expédition de Sicile qui mit aux prises les deux plus grands marins de l'époque, Duquesne et Ruyter.

La Sicile s'était en partie soulevée contre les Espagnols et Messine appelait les Français. Ce fut Valbelle qui s'em-

para de la ville le 27 septembre 1674. Après l'avoir mise en état de défense, il se rendit en France pour aller chercher des vivres et des renforts. Pendant son absence la ville fut assiégée et elle allait être forcée de se rendre, lorsque Valbelle reparut. Mais il n'avait que six vaisseaux, une frégate et trois brûlots et la flotte espagnole qui bloquait le port de Messine comptait vingt-deux vaisseaux et x-neuf galères. La disproportion des forces était telle, que l'amiral espagnol, Melchior de la Cueva, ne voulait pas d'abord prendre au sérieux les dispositions du marin français pour forcer le passage. Il se ravisa trop tard ; Valbelle passa avec son escadre et fit son entrée dans Messine le 3 janvier 1675. Il s'y vit bientôt assiégé, mais une partie de la flotte française arrivait avec Duquesne et Vivonne ; ceux-ci n'avaient cependant que huit vaisseaux, et l'amiral espagnol essaya de les arrêter ; une attaque hardie de Valbelle décida du succès de la journée.

Dans ces grandes batailles entre Duquesne et Ruyter, Valbelle se distingua. A la bataille de Stromboli, montant le *Pompeux* de soixante-douze canons, il se trouva pendant deux heures opposé à Ruyter lui-même qui montait la *Concorde*, vaisseau beaucoup plus fort ; il soutint fièrement la lutte, jusqu'au moment où Duquesne vint le remplacer. Déjà blessé plusieurs fois, Valbelle le fut encore aux batailles de Stromboli et de Palerme. Il était entré dans l'ordre de Malte où il atteignit la dignité de grand-croix.

Mentionnons encore un quatrième Valbelle, Bruno, commandeur de l'ordre de Malte, qui, chef d'escadre des galères de France, fut envoyé en 1702 avec quatre galères sur les côtes d'Espagne et de Portugal et livra un combat que Dangeau raconte ainsi :

« Quatre de nos galères que nous envoyions à Lisbonne, commandées par le chevalier de Valbelle, ont trouvé, sur

bi
Et
ce
d'a
ch
tai
no
pa
l'en
alo
par
cie
Léc
«

les côtes d'Espagne, deux vaisseaux salétins qui venaient pirater sur les Espagnols; nous les avons attaqués et pris après une assez longue résistance. Les Espagnols et les Portugais ont témoigné beaucoup de joie de cette prise, car ces pirates là les incommode fort. »

Le commandeur de Valbelle mourut quelques semaines après.

VI

Le bailli de la Pailleterie.

Le bailli de la Pailleterie, voilà un nom qui surprendra bien des lecteurs étonnés de le trouver dans cette galerie. Et de fait, nous ne savons rien du bailli de la Pailleterie, si ce n'est que, chevalier de Malte, il servit la France comme tant d'autres chevaliers de l'ordre et qu'il s'éleva au grade de chef d'escadre par des services honorables. Ce n'est certainement pas assez pour le tirer de pair, et bien d'autres noms devaient figurer avant le sien, s'il ne s'était signalé par une entreprise hardie qui fit alors beaucoup de bruit : l'enlèvement d'un vaisseau de haut bord par trois galères, alors que celles-ci définitivement condamnées allaient disparaître. Le fait a été soigneusement enregistré et consciencieusement raconté par l'annaliste de la marine française, Léon Guérin.

« Les Français étaient entrés dans Ostende et Nieuport,

comme dans les autres villes des Pays-Bas espagnols, pour empêcher les ennemis de s'y introduire. Le 1^{er} juillet 1702, six galères de France étant sorties du port d'Ostende sous les ordres du bailli de la Pailleterie, reconnurent, à cinq lieues environ au large, l'escadre de Zélande, forte de douze bâtimens de guerre, et à un demi-quart de lieue derrière celle-ci un vaisseau de soixante canons dans l'isolement. Aussitôt le bailli de la Pailleterie, se fiant à l'agilité de ses galères et au calme qui régnait, ordonna d'arriver sur ce vaisseau, à la vue même de l'escadre ennemie. Dès qu'il fut à portée, avec trois galères seulement, il lui fit un grand feu de mousqueterie, auquel le hollandais répondit par un tonnerre épouvantable de canon. La Pailleterie aborda presque aussitôt le vaisseau par son travers; les capitaines de Valence et de Fontette, avec les deux galères qu'ils commandaient, l'imitèrent sur le champ. Les galères jetèrent tant de monde l'épée à la main sur le bord ennemi, au cri ordinaire de: Vive le roi, répété par les hommes libres et par les chiournes, que l'équipage hollandais se prit d'une terreur panique et s'alla jeter à fond de cale. On l'y enferma, et le vaisseau de soixante canons devint la conquête des trois galères qui n'avaient plus qu'un embarras, celui d'emmener leur prise. En ce moment les trois autres galères qui, sous les ordres de Langeron le fils, avaient de leur côté donné la chasse à un bâtiment hollandais, arrivèrent pour aider les sœurs victorieuses, et toutes six ensemble, si frêles et légères d'aspect, donnèrent la remorque au gros vaisseau de guerre. Et devant ce spectacle qui jamais encore ne s'était vu, l'escadre de Zélande demeurait confondue. Comme c'était par un calme excessivement favorable aux rameurs autant que désespérant pour les voiles, le bailli de la Pailleterie affecta d'aller passer avec sa prise à la grande portée de canon des douze

vaisseaux hollandais, pour leur montrer de près que les galères n'étaient point encore choses si méprisables qu'on le disait, et se moqua de la poudre et des boulets de canon que l'on tirait sur lui en pure perte. Enfin, à sept heures du soir, les six galères et le gros vaisseau qu'elles remorquaient entrèrent dans le port d'Ostende au milieu des applaudissements de la foule accourue pour jouir de cette scène d'autant plus étrange que l'escadre de Zélande n'avait pas cessé de les suivre de près, mais en vain, Ce fait d'armes fit événement dans la marine : on le célébra aussi bien à l'étranger qu'en France ; et peu s'en fallut que les galères n'y reconquissent toute la place qu'elles avaient perdue. »

Ce n'était qu'une dernière lueur ; malgré les efforts de leurs défenseurs au premier rang desquels figurait Barras de la Plenne, les galères devaient disparaître. Dans certaines occasions cependant, notamment quand il fallait agir près des côtes, avec peu de fond, on put regretter ces légers et agiles bâtiments. Plus tard, avec nos énormes cuirassés, on regrettera de même les bâtiments en bois de faible tirant d'eau.

VII

Les Gabaret.

Encore plus que les Valbelle, les Gabaret forment une véritable dynastie de marins ; Léon Guérin n'en relève pas moins de quatorze dans l'*Alphabet Laffillart* ou *Etat*

manuscrit des services des officiers de la marine de 1400 à 1750, « ayant presque tous appartenu au règne de Louis XIV ».

« Le premier, père du lieutenant-général Gabaret et du capitaine Louis Gabaret, tué à Tabago, était de l'île de Rhé et mourut chef d'escadre en 1671. Jean Gabaret, capitaine en 1653, chef d'escadre en 1673, lieutenant-général en 1680, mort en 1697, laissa deux fils, l'aîné capitaine de vaisseau en 1687 ; le second, Gabaret d'Angoulin, capitaine de vaisseau en 1693. Louis Gabaret avait aussi laissé des fils : l'aîné mourut, capitaine de vaisseau à la Havane, en 1706, commandant le *Fidèle* ; le second mourut chef d'escadre en 1746. Un Gabaret des Coustiers mourut capitaine de frégate en 1697 ; un Gabaret de l'Hérondière mourut capitaine à Cayenne en 1726 ; un Gabaret de la Mothe mourut capitaine de brûlot en 1722 ; un Naudin-Gabaret fut tué lieutenant de vaisseau sur la *Belle* en 1680 ; un Gabaret-Desmarest d'Angoulin avait eu le même sort comme capitaine de vaisseau sur le *Vigilant* en 1673. Deux petits-fils de Louis Gabaret moururent enseignants de vaisseau en 1737 et 1745. »

Il faut ajouter sans doute un Gabaret, commandant de la Martinique, qui, en 1693, repoussa avec le comte de Blenac les attaques du général Codrington, gouverneur des Antilles anglaises, et le força à se rembarquer malgré ses forces supérieures, après lui avoir tué beaucoup de monde. Ce Gabaret ne paraît s'identifier avec aucun de ceux cités par Léon Guérin. En 1703, un Gabaret, gouverneur des îles, bat les Anglais à la Guadeloupe. Dussieux, qui a essayé de démêler la généalogie de tous ces Gabaret, incline à croire, non sans raison, que c'est le commandant de la Martinique de 1693.

Tous ces Gabaret proviennent, du reste, de la même

famille; ils se rattachent au vieux Mathurin Gabaret, le marin de l'île de Rhé, un vaillant serviteur fort apprécié par Richelieu. Ses services lui valurent le grade d'officier général, quoiqu'il ne fût pas de famille noble. D'autres eurent le même honneur sous Louis XIII comme sous Louis XIV, parmi lesquels Jean Bart figure au premier rang. Les descendants de ces soldats anoblis prenaient leur rang parmi les familles nobles, comme on peut le voir par les divers Gabaret indiqués plus haut.

Mathurin Gabaret avait fait les campagnes contre les pirates barbaresques; il commandait une des divisions de la flotte qui, sous les ordres du duc de Beaufort, agissait de concert avec les Hollandais contre les Anglais dans la campagne de 1666. Lorsqu'il mourut en 1671, il avait pu diriger lui-même les débuts de ses deux fils Jean et Louis, qui étaient l'un et l'autre capitaines de vaisseau et fort appréciés dans la marine.

Jean Gabaret, l'aîné, dont le nom se retrouve dans toutes les batailles navales de l'époque, fut nommé chef d'escadre en 1673; il fit partie de la flotte de Duquesne en 1676, et commandait une de ses divisions aux grandes batailles des îles Lipari, d'Agosta et de Palerme. « L'escadre de l'amiral hollandais de Haan, dit Léon Guérin dans son récit de la bataille d'Agosta, et une partie de celle d'Espagne occupaient d'assez loin l'arrière-garde française. De Haan, qui s'était réservé à dessein, se décida à tomber sur Gabaret qui tint aussi ferme que son ennemi arrivait fort. On se battait par là de si près que l'on pouvait se défier à la façon des héros d'Homère. » La résistance énergique de Gabaret et de ses vaillants capitaine découragea l'amiral de Haan. « Le contre-amiral hollandais perdit toute espérance de ramener du côté des alliés la victoire, qu'ils n'avaient pu obtenir ni au corps de bataille, ni à

l'avant-garde; il se rallia au gros de l'armée batave pour laquelle le sort s'était montré ce jour-là si cruel (Ruyter venait d'être mortellement blessé), et ce fut lui qui fut chargé de la conduire à grand peine et trainant l'aile dans le port de Syracuse. » Cette flotte, déjà si éprouvée, allait bientôt être détruite dans le port de Palerme, et Gabaret se distingua encore dans cette journée.

Nous retrouvons Gabaret chef d'escadre dans l'expédition de l'Irlande; avec Borant, il conduit Jacques II et les premières troupes; puis il fait partie de la flotte de Chateau-Renault, dont il commande l'avant-garde à la bataille de la baie de Bantry. Cela lui vaut son grade de lieutenant-général. Il est plus tard sous les ordres de Tourville à Beveziers, à La Hogue, où il commande l'arrière-garde et « déploie la plus brillante valeur en défendant le vaisseau amiral le *Soleil Royal*, contre les furieuses attaques des Anglo-Hollandais (1) », et à Lagos.

Jean Gabaret n'était pas moins considéré par le roi comme homme de conseil que comme hardi marin; Dangeau raconte que, le 13 février 1672, « le roi tint conseil avec le roi d'Angleterre, M. de Ponchartrain, M. de Tourville, le chevalier de Chateau-Renault, d'Amfreville et Gabaret sur ce que notre flotte devait entreprendre cette année. »

Lorsque le lieutenant-général Jean Gabaret mourut en 1697, la *Gazette de France* annonça sa mort en ces termes : « On a eu avis de Rochefort, que le sieur Gabaret, lieutenant-général des armées navales de France et commandeur de l'ordre militaire de Saint-Louis, y était mort le 26 mars. Il était fils du sieur Gabaret, aussi lieutenant-

(1) Dussieux : *Les grands marins du règne de Louis XIV*, Paris, Lecoffre.

général des armées navales ; il avait été fait capitaine en 1655 et il avait depuis toujours servi en plusieurs occasions importantes avec beaucoup de conduite et de valeur, qui lui avaient fait mériter l'estime et l'approbation de S. M. et du public. »

La carrière de Louis Gabaret, le second fils de Mathurin Gabaret, ne s'annonçait pas moins brillante ; capitaine de vaisseau de 1667, il avait pris une part glorieuse aux expéditions du duc de Beaufort, et aux batailles de Solbay, 1672, des Bancs de Flandre et du Texel, 1673. En 1676, il faisait partie de l'expédition du vice-amiral Jean d'Estrées, en Amérique ; c'était le plus ancien capitaine de l'escadre et il commandait l'*Intrépide*. Lors de la reprise de Cayenne, il devait, avec cinq vaisseaux placés sous ses ordres, soutenir l'attaque des Hollandais, s'ils tentaient de troubler l'opération. La flotte hollandaise ne parut pas.

Après avoir repris Cayenne par un hardi coup de main, le vice-amiral Jean d'Estrées alla chercher la flotte hollandaise à Tabago. Le rôle de Louis Gabaret fut des plus glorieux ; Léon Guérin le raconte longuement :

« L'amiral Binken se trouvait dans la baie de Tabago, sous la protection d'un fort défendu par 700 hommes. Il fut décidé que, pour neutraliser l'avantage que donnait aux ennemis la communication qu'ils avaient établie entre le fort et leurs vaisseaux, on les attaquerait à la fois par terre et par mer. Il était difficile d'atteindre l'escadre hollandaise embossée dans un endroit où les vaisseaux français ne pourraient pénétrer qu'un à un. Les canons du fort et des batteries à fleur d'eau semblaient en outre rendre le port de Tabago si peu accessible, que les habitants de l'île y avaient mis sur une grande flûte, comme en un lieu sûr à tout événement, leurs femmes, leurs enfants, tous leurs objets les plus précieux. Le vaisseau

français l'*Intrépide*, auquel était réservé le périlleux honneur d'entrer le premier, en conséquence du privilège d'ancienneté de Louis Gabaret, son capitaine, mit à la voile pour prendre son poste ; mais il rencontra, à six ou sept pieds sous l'eau, une roche, d'ordinaire remarquable par un continuel tourbillonnement d'eau, que le calme extrême de la mer dissimulait ce jour-là complètement ; l'*Intrépide* y toucha par le côté et fut arrêté, toutefois on vint à bout de le revirer sans qu'il eût souffert. Mais cet accident ne laissa pas de refroidir quelques-uns des capitaines qui avaient d'abord montré le plus d'ardeur, et la majorité des avis pencha dès lors pour qu'on attaquât au préalable le fort, dans le but de mettre, lorsqu'on s'en serait rendu maître, les vaisseaux ennemis entre les batteries de terre et le canon de l'escadre française. »

L'attaque par terre eut lieu le lendemain. En même temps, « quatorze chaloupes, sous les ordres du marquis d'O et de Louis Gabaret, furent détachées pour aborder un vaisseau ennemi qui était mouillé à l'entrée du port, épiait tous les mouvements des Français, et par là leur était extrêmement incommode. Les chaloupes, avec le peur d'infanterie qu'elles portaient, firent leur commission avec une intrépidité extraordinaire et ne lâchèrent point prise qu'elles n'eussent forcé le vaisseau hollandais à couper ses câbles et à se réfugier fort avant dans le port. » Mais ce petit succès n'assurait pas celui de l'attaque par terre qui présentait des difficultés plus grandes qu'on se l'avait d'abord pensé. Cependant l'amiral, qui ne voulait pas renoncer à l'entreprise, si difficile qu'elle fût, était fort embarrassé, lorsque Louis Gabaret vint lui annoncer « qu'on avait pris une barque ennemie dont le pilote assurait qu'il introduirait les vaisseaux français dans la baie de Tabago, sans aucun péril pour eux, pourvu qu'on lui

donnât la liberté après le combat. » On décida immédiatement d'attaquer par mer en même temps que par terre.

« Ce fut le 3 mars 1677 que les vaisseaux français se risquèrent définitivement sur la foi d'un pilote qui, tout à l'heure encore appartenait à l'ennemi, à pénétrer dans la baie de Tabago. *l'Intrépide*, malgré l'accident qu'il avait éprouvé dans une première tentative, ne céda sa place à aucun autre ; il alla mouiller en tête de tous, avec son valeureux capitaine, Louis Gabaret, à portée de pistolet de l'escadre hollandaise, sans tirer un seul coup de canon. Une blessure dangereuse que Gabaret reçut dès le commencement ne l'empêcha point de rester sur le pont à donner ses ordres. Le capitaine Montortier le suivit de près avec son vaisseau et fit une manœuvre non moins brave ; le capitaine de Blenac vint en troisième et se posta non moins audacieusement, avec le *Fendant*, entre les vaisseaux et les batteries de l'ennemi ; le capitaine de Lezine, sur le *Marquis*, entra à son tour, aborda à toutes voiles un vaisseau hollandais, et son premier lieutenant, le comte d'Aunai, étant sauté sur le bord ennemi avec une trentaine des siens, engagea sur le cliamp une lutte corps à corps. »

Ne voulant pas faire ici l'histoire de ce terrible combat de Tabago, nous ajouterons seulement que « *l'Intrépide*, qui était entré le premier dans la baie, combattait depuis plus de trois heures avec une prodigieuse fureur, quand son capitaine, Louis Gabaret, qui avait déjà reçu trois blessures, sans cesser de donner ses ordres, fut atteint d'un quatrième coup dont il ne se releva pas. C'était un officier des plus habiles et des plus braves, et sa mort devait être universellement regrettée. »

VIII

Guillotín.

Lorsque le glorieux amiral Courbet détruisit la flotte chinoise, on admira justement la hardiesse des officiers qui étaient allés attacher au flanc des vaisseaux chinois les torpilles qui les firent sauter. Au dix-septième siècle, on ne connaissait pas les torpilleurs, qui sont momentanément le dernier mot des engins de destruction de la marine, mais on avait les brûlots dont l'effet, moins assuré, était cependant parfois terrible et dont la direction était singulièrement dangereuse. Le brûlot était d'ordinaire un vieux bâtiment hors de service, tenant mal la mer, qu'on avait bourré d'artifices ; le commandant du brûlot devait l'attacher au flanc du navire qu'il voulait détruire ; puis il y mettait le feu et il se retirait, s'il le pouvait. Que de hardis marins ont succombé dans cette entreprise aventureuse, coulés par les canons ennemis ou écrasés dans l'explosion de leur propre brûlot. Il convenait de donner au moins une petite place dans cette galerie de la marine française, à un de ces capitaines de brûlot, et nous avons choisi le capitaine Guillotin, dont l'un des historiens les plus accrédités de la marine, Léon Guérin, a signalé l'audace à la bataille de Texel.

Les Hollandais avaient lancé deux brûlots contre le vaisseau du vice-amiral d'Estrées, qui n'avait évité qu'à grand'

peine les « deux ennemis infernaux par lesquels il était près d'être accroché » ; il fallait venger l'amiral français. « Alors, pour rendre au lieutenant-amiral de Zélande ce qu'il avait fait pour le vice-amiral de France, un capitaine, nommé Guillotin, se disposa à aller fixer l'incendie au vaisseau de Bankaërt. Dans son métier, si funeste pour ceux qui l'exerçaient, Guillotin a déjà eu, au combat du 7 juin précédent, le visage et les bras brûlés. Mais cela ne l'a pas découragé, car s'il réussit une fois, le grade de capitaine de vaisseau l'attend. Avec son vieux bâtiment qui n'est plus propre au service ordinaire, mais qui, rempli de feux d'artifices et transformé en brûlot, peut encore être d'un si terrible effet, Guillotin dédaigne deux vaisseaux qu'il rencontre et dont il évite les bordées; il prend le vent sur le vaisseau lieutenant-amiral, le seul auquel il en veuille, vient à bout de l'accrocher, et met aussitôt le feu à la mèche qui communique avec l'artifice du brûlot. Profitant du temps que la disposition de cette mèche lui laisse, il descend dans la chaloupe avec le peu d'hommes qui l'accompagnent, par la porte pratiquée à cet effet à l'arrière du brûlot; puis il s'éloigne, bien persuadé que tout à l'heure il va entendre l'explosion et voir jaillir la flamme. C'est un sauve-qui-peut général sur le vaisseau accroché; tout l'équipage, moins vingt hommes plus courageux que les autres, se précipite à la nage. Mais au bout d'un assez long moment, Guillotin n'entend rien; il se retourne, sa mèche a manqué son effet. Alors, à la grande stupéfaction de tous, on le voit ramener sur l'heure sa chaloupe au brûlot, et malgré tous les boulets qui pleuvent devant lui, derrière lui, à ses côtés, il met le feu à sa mèche une seconde fois et se retire. Mais les vingt Hollandais presque aussi intrépides que lui qui étaient restés sur leur bord, avaient déjà eu le temps de commencer à séparer le vaisseau

de Bankaërt du bourreau qui l'étreignait et réussirent à le sauver. » Certes, quoiqu'il n'eût pas pleinement réussi, Guillotin méritait bien son grade de capitaine de vaisseau.

De l'acte du capitaine Guillotin on peut rapprocher un acte d'une nature toute différente, mais non moins hardi, accompli par des volontaires français. Au lieu d'être en guerre avec les Hollandais, nous les avons pour alliés contre les Anglais et les Espagnols, et ces volontaires servaient à bord de la flotte des Etats généraux. « C'était sur le propre vaisseau de Ruyter, entre autres gentilshommes, Harcourt-Lorraine, Coislin, Cavoye et Busca. Le service qu'ils rendirent à la Hollande dans le combat du 6 août 1666 valut à cette république plus que toute une flotte. Ruyter s'était trouvé trois heures durant entre les amiraux anglais, le prince Rupert et le duc d'Albemarle, deux cents hommes étaient déjà tués sur son bord ; cependant il continuait toujours à se défendre avec une constance et un héroïsme tels que les Anglais, désespérant de s'en pouvoir rendre maîtres, résolurent de faire approcher un brûlot pour mettre le feu à son vaisseau. Dans ce moment terrible et décisif, Cavoye, Harcourt-Lorraine, Coislin et Busca, suivis de quarante mousquetaires français déterminés, se jettent dans deux chaloupes, et vont au-devant du brûlot pour le détourner, au risque d'en être eux-mêmes consumés. Les Anglais qui le dirigent, intimidés par tant d'audace, sont contraints à la fuite, et c'est à qui, parmi eux, se sauvera, celui-ci à la nage, celui-là sur la légère embarcation qui accompagnait l'instrument d'incendie. Ils ont mis le feu au brûlot, mais au hasard et à la hâte ; et ses flammes deviennent plus dangereuses à leurs propres vaisseaux qu'à l'amiral hollandais qu'elles n'atteignent pas. Le grand Ruyter était conservé à la Hollande. S'est-on trompé en disant que ce service valait celui de

toute une flotte. Ruyter rendit un hommage éclatant aux Français qui, par leur présence d'esprit et leur courage, l'avaient fait échapper au plus imminent danger. »

Quel contraste entre le courage de Guillotin et la retraite précipitée des marins anglais.

IX

Alain-Emmanuel de Coëtlogon.

Le nom de la grande famille bretonne de Coëtlogon se rencontre à chaque page de nos fastes maritimes et militaires ; il a donc sa place marquée dans cette galerie, et les Coëtlogon ne sauraient être mieux représentés que par celui qu'on a appelé le « grand marquis », Alain-Emmanuel.

Né en Bretagne en 1646, Alain-Emmanuel de Coëtlogon, servit d'abord pendant quelques années dans l'armée de terre ; comme beaucoup d'autres jeunes gentilshommes, surtout de Bretagne, il passa dans l'armée de mer lorsque l'active impulsion de Colbert lui donna un grand développement et une grande importance. Enseigne de vaisseau en 1670, il prit dès lors part à toutes les campagnes ; il était nommé en 1675 capitaine de vaisseau, et devint le second de Tourville qui savait choisir ses hommes.

Dans la campagne de Sicile, Coëtlogon joua, avec Tourville, un rôle des plus brillants. « Tourville fut envoyé

dans la mer Adriatique pour s'opposer au débarquement de quelques troupes allemandes dans le royaume de Naples. Il apprit bientôt que ces troupes étaient débarquées dans la Pouille, et que les vaisseaux espagnols et vénitiens qui les avaient transportées se trouvaient dans le port de Barletta. Il envoya aussitôt Coëtlogon, avec quatre chaloupes, pour s'emparer de ces bâtiments et, malgré le feu des forts de Barletta et des vaisseaux ennemis, Coëtlogon, à force d'audace et de vigueur, prit trois de ces bâtiments et en brûla deux autres.

« Quelque temps après à l'attaque d'Agosta par le duc de Vivonne et Tourville (17 août 1675), Coëtlogon fut chargé par Tourville d'enlever la tour d'Avalos ; il déploya un prodigieux courage dans cette attaque. Parti dans une chaloupe, il alla, sous un feu terrible de boulets et de mitraille, rompre à coups de hache la première barrière du fort. A ce moment, Tourville, monté dans son canot avec quelques hommes de bonne volonté, accourut au secours de son lieutenant qui allait succomber. Avec ce renfort Coëtlogon enleva la seconde barrière et mit le feu à la porte du fort. Le commandant se décida alors à se rendre ; et sa capitulation força le gouverneur d'Agosta, vivement attaqué lui-même par le duc de Vivonne, à déposer les armes. » (DUSSIEUX.)

On trouve Coëtlogon partout où l'on se bat. Il est à la bataille de Palerme ; il se trouve, sous l'amiral d'Estrées au bombardement d'Alger. En 1686, avec un vaisseau de quarante-quatre canons, il rencontre deux vaisseaux espagnols qui lui refusent le salut ; il les met en fuite et les poursuit jusque sous le canon de Malaga.

La bataille de la baie de Bantry valut à Coëtlogon le grade de chef d'escadre ; il commandait le *Diamant* ; une partie de son navire sauta ; il fut grièvement blessé par

l'explosion qui lui enleva un certain nombre de matelots, et il ne cessa pas de combattre. Certes la récompense était bien méritée. On le retrouve à Beveziers, à la Hogue; il défend Saint-Malo contre les Anglais, lorsqu'ils lancèrent contre cette ville, dont les corsaires faisaient tant de mal à leur commerce, une machine infernale, et fait échouer leur odieuse tentative. Une brillante expédition contre les pirates saletins, dans laquelle il commande sept vaisseaux, le fait nommer lieutenant-général.

Comme Château-Renault, Petit-Renau et d'autres marins, Coëtlogon fut mis par Louis XIV à la disposition de son petit-fils, Philippe V; comme les autres, il se vit paralysé par l'étroit formalisme des autorités espagnoles et par l'inertie des officiers et des marins. Cependant, il trouva moyen de se distinguer : en 1703, il attaqua près de Lisbonne une escadre de cinq vaisseaux anglais et hollandais qui convoyaient une flotte marchande de cent vingt navires chargés de sel. Si les bâtiments marchands purent échapper pour la plupart, des cinq vaisseaux convoyeurs quatre furent pris et un coulé à fond. A la bataille de Velez-Malaga, il commandait une des divisions et il ne tint pas à lui que le succès, poussé à fond, ne devint décisif.

En 1710, Coëtlogon avait succédé à Château-Renault comme vice-amiral. Quelques années après, il semblait tout désigné pour le bâton de maréchal de France; il ne fut pas nommé. Dès lors, du reste, le « grand marquis » Alain-Emmanuel de Coëtlogon était au-dessus de ces petites misères d'ambition. Il avait toujours été un ferme chrétien, mais il était arrivé à une pratique de plus en plus fervente de la vie chrétienne et il avait pris la résolution, qu'il exécuta, de se retirer au noviciat des jésuites. C'est là, qu'après plusieurs années, alors qu'il était sur son

lit de mort, vint le trouver le 7 juin 1730 ce bâton de maréchal qu'on lui envoyait tardivement. « *Non nobis, Domine, non nobis, sed nomini tuo da gloriam,* » dit le vaillant soldat.

Saint-Simon raconte la scène un peu différemment : « Son confesseur lui annonça que le roi le nommait maréchal; il répondit qu'autrefois il y aurait été fort sensible, mais qu'il lui était entièrement indifférent dans ces moments où il voyait plus que jamais le néant du monde qu'il fallait quitter, et il pria son confesseur de ne lui parler plus que de Dieu et de ce qu'il convenait à une âme qui allait paraître devant lui et dont il s'occupa uniquement en effet, sans penser un moment depuis à son bâton qu'il ne posséda pas quatre jours. » Il y a plus de rhétorique et d'apprêt dans la version de Saint-Simon, mais la première nous plaît mieux et nous paraît plus vraie dans sa simplicité. D'ailleurs, l'écrivain qui, janséniste, aimait peu les Jésuites, n'aura pas été fâché de les faire disparaître.

Voici comment Saint-Simon, si volontiers injuste, juge Alain-Emmanuel : « C'était un des plus braves hommes qui portât épée, un des meilleurs hommes de mer que le roi eût, un des plus capables et des plus heureux capitaines qui aient été à la mer, après les Turenne de la marine. Sa douceur, sa justice, sa probité et sa vertu ne furent pas moindres dans tous les degrés de cette milice où il passa jusqu'aux premiers, avec une haute estime dans la marine, et beaucoup de réputation chez les étrangers et les ennemis. »

X

Lemoyne d'Iberville.

Si le hardi et habile marin dont nous venons d'écrire le nom avait servi en France, sa renommée égalerait certainement, comme le dit Léon Guérin, celle des Jean-Bart et des Duguay-Trouin, mais comme l'Amérique a été le théâtre de ses exploits, il n'est pas connu comme il mériterait de l'être.

Avant de raconter brièvement quelques-uns de ses exploits, les raconter tous nous entraînerait trop loin, nous croyons devoir citer rapidement quelques-uns des personnages qui ont contribué à fonder la puissance française au pays de Lemoyne d'Iberville, le Canada. Si ces personnages ne sont pas des marins, des navigateurs comme Jacques Cartier et Samuel de Champlain, ces deux grands hommes auxquels M. Bathild Bonniol a consacré une notice, ils ont tous, soldats, administrateurs, voyageurs et missionnaires, travaillé au développement de la grandeur coloniale de la France.

C'étaient généralement des soldats déjà signalés par de glorieux services que les gouverneurs du Canada; ainsi en était-il de Charles Huault de Montmagny qui donna son nom à tous ses successeurs; les sauvages qui le craignaient et l'estimaient l'appelaient On-onthio, traduction

en langue huronne et iroquoise du nom de Montmagny (Mons magnus, grande montagne); et désormais pour les sauvages le gouverneur français du Canada fut toujours Ononthio, et le roi de France qu'il représentait était le grand Ononthio. Daniel Remi, seigneur de Courcelles, était également un soldat, et dans des circonstances difficiles, il fit preuve de sérieuses qualités militaires. Mais le plus remarquable de ces gouverneurs au dix-septième siècle fut Louis de Buade, comte de Palluau et de Frontenac, maréchal de camp, désigné au roi par Turenne lui-même comme un officier des plus distingués. Un incident du long ou plutôt du double gouvernement du comte de Frontenac, car il revint deux fois au Canada, permettra de l'apprécier.

Frontenac était engagé dans une expédition lointaine contre les Iroquois, que les Anglais avaient lancés contre nous, lorsqu'il fut prévenu qu'une flotte anglaise de trente vaisseaux se dirigeait sur le Saint-Laurent pour le remonter et attaquer Québec. Le gouverneur se rend en toute hâte dans cette ville; la flotte anglaise n'avait pas encore paru, et elle ne pouvait arriver avant quelques jours. La ville est mise en état de défense; les milices arrivent des diverses villes; des postes sont échelonnés, le long de la rivière, pour prévenir de la marche de la flotte ennemie. En homme prévoyant, Frontenac, qui attendait une flotte de France, songe qu'elle peut tomber dans les mains des Anglais, et deux canots sont expédiés pour prévenir les navires français.

« On s'occupe jour et nuit de fortifier Québec. Frontenac fait placer une batterie de huit pièces de canon sur une hauteur voisine du fort, plusieurs autres batteries sont dressées pour la défense tant de la haute que de la basse ville; de nouvelles palissades sont construites dans

le but de couvrir les fusiliers ; les issues de Québec sont barricadées et garnies de pierres ; un chemin tournant qui conduisait de la basse à la haute ville, est coupé par trois retranchements de barriques et de sacs pleins de terre. Enfin, de petites pièces de canon sont disposées tout autour de Québec, qui présente, comme par enchantement, une défense non interrompue. Voilà ce qu'un actif gouverneur sut faire en cinq jours. »

La flotte anglaise pouvait arriver. « Le 16 octobre 1690, à trois heures du matin, Vaudreuil apporte à Québec la nouvelle qu'il avait laissé la flotte anglaise mouillée, à trois lieues de la ville, en un endroit nommé l'Arbre-Sec. En effet, dès qu'il fut jour, on l'aperçut des hauteurs ; elle était composée de trente-quatre voiles sous les ordres de l'amiral Guillaume Phips. Le bruit se répandit qu'elle portait 3,000 hommes de débarquement. C'était beaucoup pour un pays qui, dans toute sa vaste étendue, comptait à peine, femmes, vieillards, enfants et hommes capables de porter les armes compris, 10 à 12,000 colons. A mesure que la flotte anglaise avançait, Phips en faisait ranger les plus petits bâtiments le long de la rive de Beauport, entre l'île d'Orléans et ce qu'on appelait la Petite-Rivière ; les autres navires anglais tenaient le large ; tous jetèrent les ancres vers les dix heures et, dans le même moment, on distingua une chaloupe portant pavillon blanc à l'avant qui se détachait du vaisseau amiral et venait vers la ville. C'était un trompette que Phips envoyait à la place, croyant qu'elle était complètement au dépourvu, hors d'état de soutenir un seul jour de lutte et qu'il en aurait facilement raison. On promena l'envoyé anglais dans tous les quartiers de Québec ; on lui donna à entendre que toute la ville était semée de chausse-trappes, et que l'ennemi n'y pourrait faire vingt pas sans être obligé de franchir

un retranchement. Le trompette présenta en tremblant la sommation de l'amiral anglais ; elle concluait à l'abandon de toute la Nouvelle-France par les Français. Un cri de colère et d'indignation fut répété d'écho en écho par toute la ville. Le trompette cependant se hasarda à demander une réponse écrite. « Je vais répondre à votre amiral, s'écria Frontenac, par la bouche de mon canon. » Et le trompette fut reconduit, les yeux bandés, sur son canot.

« Phips, étonné d'avoir à faire un siège dans les formes, commença pourtant l'attaque. Le premier coup de canon qui lui répondit de la place renversa son pavillon. La marée ayant fait dériver cet étendard amiral, quelques braves se jetèrent à la nage et allèrent le prendre, malgré le feu qu'on faisait sur eux, à la vue de toute la flotte anglaise. On regarda cela comme un présage de victoire, et sur le champ l'étendard fut porté triomphalement dans la cathédrale de Québec, où on le vit plus de cinquante ans durant.

« Le 18, à midi, on aperçut les chaloupes de descente toutes chargées de soldats. Dès que les Anglais, au nombre de 1,500, eurent mis pied à terre, 300 miliciens vinrent leur faire un genre de guerre auquel ils ne s'attendaient pas. Harcelés de tous côtés par des tirailleurs détachés, qui voltigeaient tout autour d'eux de rocher en rocher, ils ne savaient où donner de la tête et n'osaient ni avancer ni reculer. Le brave Hertel, à la tête des milices de Trois-Rivières, le digne Juchereau de Saint-Denis, malgré ses soixante ans, à la tête des milices de Beauport, se signalèrent dans cette journée ; Saint-Denis eut même le bras cassé. Il n'était pas un coup tiré sur les Anglais qui ne portât. Frontenac, ne voulant pas leur donner le temps de s'apercevoir qu'ils n'avaient affaire qu'à une poignée de monde, commande un bataillon de troupes réglées pour assurer la

retraite qu'il fit sonner un peu avant la fin du jour.

« Dans ce moment, quatre des plus gros bâtiments ennemis vinrent s'embosser devant Québec, mais leurs canons ne produisirent pas le moindre effet, » tandis qu'au contraire la principale batterie de la ville, dont Lemoyne de Sainte-Hélène pointait lui-même les pièces, portait sur les vaisseaux anglais avec une admirable justesse.

« Le 20, de grand matin, les troupes anglaises, débarquées près de Beauport, s'ébranlèrent aux cris de : Vive le roi Guillaume ! Aussitôt, les deux vaillants frères Lemoyne de Longueil et Lemoyne de Sainte-Hélène s'élancèrent à la tête de 200 volontaires. Les Anglais furent contraints de gagner un bois, mais une douloureuse nouvelle vint assombrir la joie du triomphe ; Lemoyne de Sainte-Hélène avait reçu à la jambe une blessure qui lui coûta la vie. » Il fallait le venger. « On court avec acharnement au devant des Anglais qui, ayant reçu pendant la nuit des renforts et des munitions, se sont remis en marche le jour suivant. Déjà on les a forcés de s'arrêter, on en a fait tomber une partie dans des embuscades, quand l'idée vient de sonner le tocsin de la cathédrale, comme si l'on convoquait toute la ville à descendre vers l'ennemi. Une terreur panique s'empare soudain des Anglais qui fuient dans un inexprimable désordre, abandonnant leurs canons, leurs munitions et n'ayant plus d'autre but que de regagner leurs vaisseaux. On les poursuit : beaucoup sont tués ; beaucoup sont faits prisonniers.

« L'amiral Phips ne songea plus alors qu'à lever le siège de Québec et à sortir du fleuve Saint-Laurent où il lui fallait abandonner neuf de ses bâtiments, après avoir perdu beaucoup de monde. »

Frontenac, qui défendait si vaillamment la Nouvelle-

France contre les attaques anglaises, ne la défendait pas moins bien contre les sauvages, auxquels en mêlant habilement la condescendance à la fermeté il sut faire accepter la domination française.

Parmi les administrateurs, nous n'en nommerons qu'un : Talon. Intendant du Hainaut, Talon fut choisi par Colbert lui-même pour être envoyé comme intendant dans la colonie en formation. Le ministre de Louis XIV savait choisir les hommes, et il avait eu la main heureuse. Dans sa longue administration, Talon sut donner à la colonie une bonne organisation et un grand développement : aussi son nom est-il resté justement populaire au Canada comme celui d'un administrateur éminent.

À l'origine, les colons français, peu nombreux, n'avaient guère d'établissements que sur les côtes ou le long des rivières navigables, mais la colonie ne pouvait se développer qu'en s'étendant sur le pays, et pour cela, il fallait connaître, *explorer* les vastes contrées de l'intérieur. Les meilleurs explorateurs furent, avec les missionnaires dont nous parlerons tout-à-l'heure, les trappeurs qui, hardis, aventureux, s'en allaient à la découverte. Mais cela ne constituait pas une prise de possession ; les gouverneurs le comprirent, et ils organisèrent des voyages d'exploration dont le but était, en reconnaissant des pays nouveaux, d'y planter le drapeau français. D'après le droit public de l'époque, le pays appartenait à celui qui le découvrait et en prenait possession. Un voyage d'exploration de Nicolas Perrot prouva qu'il existait au sud-ouest du bassin du Saint-Laurent, un vaste bassin dont les eaux devaient s'écouler, soit dans le golfe du Mexique, soit dans l'océan Pacifique. Un nouvel et plus important voyage d'exploration fut entrepris en 1673 par le P. Marquette, un missionnaire appartenant à la Compagnie de Jésus, et par un jeune

trappeur originaire de Québec et élève des jésuites, Jolliet; ils devaient pousser leur expédition, jusqu'à ce qu'ils fussent arrivés au grand fleuve dont les sauvages signalaient l'existence dans l'ouest et qu'ils eussent reconnu s'il se jetait dans le golfe du Mexique ou dans l'océan Pacifique. L'expédition était aventureuse et les Poutonamis; que le P. Marquette avait évangélisés, lui disaient : « Ne savez-vous pas que ces nations éloignées n'épargnent jamais les étrangers ; que les guerres infestent leurs frontières de hordes de pillards ; que la grande rivière abonde en monstres qui dévorent les hommes et que les chaleurs excessives y causent la mort. » Le tableau était exagéré, mais il ne manquait pas d'une certaine vérité.

Ni le P. Marquette, ni Jolliet n'étaient hommes à se laisser arrêter ; ils continuèrent leur route, et pénétrèrent dans le bassin du Wisconsin ; la petite troupe comprenait, outre les deux explorateurs, cinq Français et deux guides sauvages ; mais ceux-ci prirent peur et abandonnèrent le P. Marquette ; on se passa d'eux. Les voyageurs descendirent en juin 1673 le Wisconsin, cherchant le grand fleuve dont les Indiens parlaient toujours. Ils se croyaient encore loin du but de leur voyage, lorsque le huitième jour, ils débouchèrent tout à coup dans le grand fleuve dont l'on parlait depuis si longtemps avec incertitude et dont l'existence était maintenant mise hors de doute, car sa largeur correspondait avec la description qu'en faisaient les indigènes. Le Mississippi ou Meschcaébé (le père des eaux) était découvert ; nos voyageurs le descendirent pendant une soixantaine de lieues. Ils arrivèrent chez les Illinois où ils trouvèrent bon accueil. Ces peuplades étaient ennemies des Iroquois, et elles savaient que seuls les Français avaient pu faire trembler ces derniers.

Le but du voyage était atteint ; on savait, par la direction de son cours, que le Mississippi se jetait dans le golfe du Mexique. Jolliet retourna à Québec pour faire connaître les résultats obtenus ; ayant perdu ses papiers en traversant des rapides, il dut faire un rapport de vive voix, mais on savait qu'il méritait créance. Il devint seigneur d'Anticosti et une petite ville des environs de Chicago porte son nom.

Missionnaire avant tout, le P. Marquette revint par une autre route en évangélisant les peuplades indiennes. Aux Illinois qui lui demandaient de la poudre, il répondait : « Je suis venu pour vous instruire et vous parler de la prière. De la poudre, je n'en ai point. Je viens pour faire régner la paix sur cette terre. » La mort le prit dans ces travaux. « Il était dans le lac Michigan lorsque, sentant sa dernière heure, il se fit descendre sur le rivage ; on dressa au-dessus de lui une cabane de branches, et c'est là qu'il rendit l'âme. Ses compagnons l'enterrèrent sur le bord de la rivière qui porte aujourd'hui son nom et mirent pieusement une croix sur sa tombe. Ainsi se termina, dans le silence des forêts, la vie d'un homme dont le nom retentit aujourd'hui bien souvent. » C'est que l'humble missionnaire est resté justement populaire dans le vaste bassin du Mississippi. L'écrivain que nous venons de citer parle avec émotion du P. Marquette et de ses compagnons d'apostolat, quoique, libéral, il avait de singuliers préjugés contre les jésuites. Le protestant Bancroft éprouve la même émotion.

L'œuvre de découverte n'était pas achevée ; il fallait trouver l'embouchure du Mississippi ; il fallait surtout en prendre solennellement possession au nom de la France. C'est à Cavalier de la Sale qu'était réservée cette double mission,

Robert Cavelier de la Sale était normand ; d'un caractère entreprenant, il se rendit de bonne heure au Canada ; il en revint pour offrir au gouvernement français de mener à bonne fin l'exploration commencée par le P. Marquette et Jolliet ; ses offres furent acceptées.

« La Sale trouva en France, dans la personne du chevalier de Tonti, un associé aussi aventureux que lui-même. La Sale et Tonti partirent de Québec à la fin de l'année 1681. Pour assurer leur retour en même temps que pour prendre possession des contrées qu'ils traversaient, ils élevèrent, chemin faisant, plusieurs forts. La Sale arriva à la rivière des Illinois qu'il descendit jusqu'au Mississipi dans lequel il entra le 2 février 1682. Sur une frêle embarcation, il se laissa aller, avec une héroïque confiance, au cours immense du fleuve dont il cherchait le terme. Le 4 mai, il arriva chez les Indiens Arkansas et prit possession du pays dans les formes usitées. Poursuivant hardiment sa route, il aperçut plus loin la contrée des Natchez. Enfin, le 9 août, il vit avec admiration que le Mississipi, dont la vaste embouchure s'ouvrit à ses regards, l'avait conduit, des plus lointaines contrées septentrionales du Nouveau-Monde au beau golfe du Mexique. Dès lors, la Louisiane (ainsi appelée du nom de Louis XIV) était découverte. La Sale fit de ce magnifique pays une prise de possession dans les règles. A son retour, il reconnut le confluent de l'Ohio et du Mississipi, et établit par cette rivière la communication du Canada avec la Louisiane. »

On connaît la fin malheureuse du hardi voyageur. Ayant voulu se rendre en Louisiane par le golfe du Mexique, il manqua l'embouchure du Mississipi et aborda au Texas. Là, il fut abandonné par une partie de l'expédition. Il ne perdit pas courage et il avait commencé à gagner

par terre le Canada, lorsqu'il fut assassiné par deux misérables. Si l'on peut reprocher à Robert Cavelier de la Sale une humeur hautaine, un caractère difficile, on doit lui reconnaître de grandes qualités : il fit preuve dans des circonstances difficiles d'une activité, d'une persévérance et d'un courage à toute épreuve. Il n'a pas tenu à lui que la France ne se trouvât définitivement la maîtresse de l'immense bassin du Mississipi. L'aventureux explorateur français est populaire aux Etats-Unis et la ville de Chicago lui a élevé une statue.

Mais si grands qu'aient été les services rendus à la France dans ces contrées lointaines par les soldats, les administrateurs et les explorateurs, ils n'ont pas dépassé ceux du clergé et des missionnaires. Le Canada a dû beaucoup au premier évêque de Québec, François de Laval-Montmorency ; la bonne organisation religieuse donnée à la colonie par ce prélat aussi dévoué que capable, a grandement contribué à maintenir la foi catholique, lorsque les Canadiens passèrent, après le désastreux traité de Paris, sous la domination anglaise. L'université Laval à Québec conserve le nom et le souvenir du saint évêque dont il est question à Rome d'introduire la cause de béatification. Disons en passant que la foi religieuse des Canadiens n'a pas peu contribué à leur conserver la langue française et leur affection pour leur mère-patrie.

Pendant que le clergé séculier s'occupait des colons, les missionnaires, d'abord récollets, puis jésuites, se consacraient à l'évangélisation des Indiens ; travaillant à l'extension du royaume de Dieu, ils étendaient par là même la domination française ; les Indiens convertis devenaient tout naturellement les alliés des colons et les sujets du roi de France. C'est uniquement à l'action des missionnaires qu'est due la grande affection des tribus indiennes

pour la France. Leur dévouement ne manqua pas à Montcalm dans la lutte suprême, mais trop inégale, où il devait tomber en soldat, et alors que le drapeau blanc fleurdelysé avait depuis longtemps disparu du Canada, des tribus indiennes attendaient encore, espérant que du côté de l'Ouest reviendraient les Français leur ramenant leurs missionnaires. Comme partout c'est au prix de fatigues et de dangers sans cesse renaissants que les jésuites avaient obtenu la conversion des Indiens ; ils eurent de nombreux martyrs, parmi lesquels nous rappellerons les pères Jogues, Lalement, Brébeuf, Daniel.

Mais, il est temps d'arriver à Lemoyne d'Iberville. Le héros canadien était fils de Lemoyne de Longueil, un Normand fixé au Canada, auquel ses services avaient valu des lettres de noblesse, et qui laissa neuf fils, parmi lesquels sept, outre d'Iberville, servirent dans l'armée ou la marine ; ils s'appelaient : Lemoyne de Sainte-Hélène, Lemoyne de Maricourt, Lemoyne de Longueil, Lemoyne de Serigny, Lemoyne de Bienville, Lemoyne de Chateaugay, et Lemoyne de Bienville (deuxième du nom). De ces vaillants Canadiens, trois tombèrent sur le champ de bataille : Lemoyne de Sainte-Hélène, dont nous avons raconté la mort dans la défense de Québec contre l'attaque de l'amiral Phips ; Lemoyne de Chateaugay et le premier Lemoyne de Bienville. Le deuxième Lemoyne de Bienville, gouverneur de la Louisiane, après la mort de son frère Lemoyne d'Iberville, fut le véritable fondateur de cette colonie.

Il serait impossible de raconter les innombrables expéditions de Lemoyne d'Iberville ; forcé de nous limiter, nous nous bornerons à quelques faits.

La possession de la baie d'Hudson était l'objet de luttes continuelles entre les Anglais et les Français. Les

premiers s'étaient emparés du fort Bourbon situé à l'embouchure de la rivière Sainte-Thérèse et l'avaient appelé Nelson ; ils avaient en outre élevé quelques forts sur le littoral méridional de la baie. D'Iberville, avec ses deux frères Sainte-Hélène et Maricourt, part en mars 1686 à la tête d'une centaine de Canadiens. Il fallait traverser plus de cent lieues en pays à peu près inconnu, à travers des forêts et des marais. La petite colonne triomphe de tous les obstacles ; elle « se sert de canots d'écorces sur les lacs et les rivières ; elle traîne les canots quand les cours d'eau font défaut ; elle porte ses vivres et ses munitions. » On arrive au fort Monsipi ; la porte est enfoncée avec un bélier ; quelques hommes escaladent les palissades ; une redoute est enlevée d'assaut ; le commandant du fort se rend. Le fort Rupert était situé à 40 lieues ; on va l'attaquer ; la colonne avait de l'artillerie, deux canons pris au fort Monsipi et que porte une chaloupe. Un petit bâtiment de guerre, ayant douze canons et trente hommes d'équipage était à l'ancre sous les murs du fort pour le défendre. D'Iberville, avec neuf hommes, monte sur un canot et enlève à l'abordage le navire anglais, pendant que le capitaine de Troyes enfoncé la porte du fort et s'empare de la redoute centrale. Il y avait un troisième fort anglais, du nom de Kichichouane, dont on ignorait la position exacte ; d'Iberville y arrive par des chemins impraticables, met en batterie son unique canon et force le gouverneur à se rendre.

En 1693, trois navires anglais s'approchent du fort Sainte-Anne dont la garnison se composait de trois français ; quarante soldats sont débarqués pour attaquer le fort ; les défenseurs en tuent deux ; les autres effrayés s'éloignent. Avertis par des sauvages du petit nombre des défenseurs du fort, ils revinrent au nombre d'une cen-

tainne. Toute résistance était impossible ; les trois Français, ne voulant pas se rendre, s'embarquent sur un canot d'écorce et gagnent Québec. Au mois de septembre 1694, d'Iberville arrive avec quarante Canadiens à l'embouchure de la rivière Sainte-Thérèse : il a traversé la baie d'Hudson, malgré les glaces : il enlève le fort Nelson. En 1696, il enlève et ruine le fort Pemkuit. En route, il rencontre le *Newport*, vaisseau de vingt-quatre canons ; il le démâte et le force à se rendre, sans perdre un seul homme.

En plein hiver, avec 125 Canadiens, d'Iberville fait une expédition contre l'île de Terre-Neuve, dont il avait deviné l'importance ; il bat les troupes anglaises beaucoup plus fortes que les siennes, enlève d'assaut le fort Saint-Jean, ruine les forts et établissements anglais. « La campagne avait duré deux mois ; elle avait été faite sur la neige, raquettes aux pieds, par des chemins regardés comme impraticables et par 125 hommes chargés de leurs armes (une hache, une carabine et un sabre), de leurs munitions et de leurs vivres. D'Iberville revint au Canada avec 700 prisonniers, après avoir tué à l'ennemi plus de 200 hommes. » Si on l'avait compris et qu'on lui eût donné les forces nécessaires, il faisait la conquête de Terre-Neuve. Ce n'était pas seulement une station précieuse pour la pêche ; c'était une forteresse avancée pour l'Acadie et le Canada.

La campagne de 1697, dans la baie d'Hudson, est peut-être la plus belle de Lemoyne d'Iberville. Il avait une petite escadre, mais les glaces et les mauvais temps lui firent perdre trois vaisseaux, en même temps qu'ils le séparaient des autres. Le 28 août, d'Iberville entrait dans la mer libre avec le *Pélican* ; le 4 septembre, il arrivait seul devant le fort Nelson. Le lendemain, il aperçut, à quelques lieues sous le vent, trois voiles qui louvoyaient pour entrer dans

la rade. C'étaient des vaisseaux anglais qui allaient essayer de le mettre entre deux feux. Ces vaisseaux étaient le *Hampshire*, de 52 canons, le *Derhing* et l'*Hudson-Bay*, chacun de 32. La retraite était impossible à d'Iberville ; du reste, il n'y songea pas un instant, et quelle que fût la disproportion des forces, il se prépara à combattre. Le *Pélican* ne portait que 46 canons, et son équipage était diminué par la maladie et par l'envoi à terre d'un détachement qu'on n'avait pas le temps de rappeler. D'Iberville arriva sur ses adversaires avec une audace qui devait le surprendre. Les Anglais venaient rangés en ligne ; ils lui crièrent qu'ils savaient bien qu'il était d'Iberville, qu'ils le tenaient enfin et qu'il lui faudrait bien se rendre. D'Iberville manœuvrait pour aborder le *Hampshire* ; des canadiens se tenaient prêts à sauter à bord. Le vaisseau anglais évita l'abordage et envoya toute sa bordée au *Pélican* qu'il voulait démater. Mais d'Iberville, après une lutte violente, envoya au *Hampshire*, à bout portant, une bordée à la suite de laquelle le bâtiment anglais coula bas. Il se porta ensuite sur l'*Hudson-Bay* qui, après une faible résistance, amena son pavillon. Le *Derhing* put s'échapper. Cette glorieuse victoire donnait la baie d'Hudson aux Français.

D'Iberville retourna devant le fort Nelson ; mais, dans la nuit, une furieuse tempête s'éleva, et quoique le marin canadien fut regardé avec raison comme un des meilleurs manœuvriers de la marine française, il ne put sauver le *Pélican* qui fut jeté à la côte avec l'*Hudson-Bay*. Le lendemain, l'équipage put gagner la terre, mais les vivres manquaient, et d'Iberville se décidait à donner l'assaut au fort, lorsqu'il fut rejoint par le reste de son escadre qui avait pris le *Derhing*. Le fort Nelson ne tarda pas à se rendre.

La paix de Riswick avait mis fin momentanément aux expéditions ; d'Iberville, qui avait été nommé capitaine de vaisseau, songea à achever l'œuvre si bien commencée par Cavelier de La Sale. Celui-ci avait reconnu le cours du Mississipi et pris possession de la Louisiane au nom de la France, mais il avait vainement cherché à arriver par le golfe du Mexique à l'embouchure du fleuve. D'Iberville proposa de chercher cette embouchure ; il s'associait pour cela avec un marin de réputation, Chateaumorand ; à eux deux, ils faisaient les frais de l'armement. Dans cette dernière période du règne de Louis XIV, où les charges du roi étaient lourdes, il arriva souvent que les dépenses d'une expédition furent faites par des particuliers. Ainsi, le vice-amiral d'Estrées fit les dépenses de l'expédition de Tabago ; le roi fournit seulement les bâtiments ; Duguay-Trouin, avec l'aide de bailleurs de fonds, supporta les frais de son expédition de Rio-de-Janeiro ; Cassard, Du Casse, dont nous aurons à parler plus tard, firent de même.

En octobre 1679, d'Iberville et Chateaumorand partirent de Rochefort avec deux vaisseaux ; le 31 janvier, ils se trouvaient à l'embouchure de la Mobile. De là, d'Iberville partit, sur deux barques longues, avec son frère Lemoyne de Bienville et une cinquantaine d'hommes ; il emportait vingt jours de vivres. Le 2 mars d'Iberville entra dans le Mississipi ; l'œuvre de Cavelier de La Sale était complétée. Aucun doute ne pouvait subsister, car « une lettre fut remise à Bienville par un chef indien qui l'avait trouvée dans un arbre. Cette lettre, du mois d'avril 1685, portait cette suscription : *A Monsieur de la Sale, gouverneur de la Louisiane de la part du chevalier de Tonti.* Tonti avait dû descendre le Mississipi pour venir au devant de la Sale, quand celui-ci voulait le remonter ;

après l'avoir longtemps et vainement attendu, il avait déposé la lettre dans le creux d'un arbre. » D'Iberville, dont l'expédition avait pleinement réussi, retourna en France laissant à la Louisiane son frère Bienville qui devait en être l'organisateur et qui devait fonder la Nouvelle-Orléans. Pendant son absence, un navire anglais de douze canons entra dans le Mississipi, et Bienville fut obligé d'avoir recours à la menace pour le forcer à se retirer. Encore l'anglais, en s'éloignant, dit-il qu'il reviendrait en forces sous prétexte que ses compatriotes avaient plus de droit que les Français à s'établir sur le Mississipi, parce qu'ils l'avaient découvert avant eux. Suivant la remarque de Léon Guérin, « c'est là un procédé dont les Anglais sont contumiers, il n'est guère de coin du globe sur lequel on ne les trouve prêts à faire valoir des titres de propriété ». Toutefois, ce n'était qu'une vaine bravade; les Anglais ne revinrent pas, la France garda la Louisiane, sauf pendant quelques années où elle fut cédée à l'Espagne, jusqu'au jour où le premier consul la vendit aux États-Unis.

Avec la guerre de la succession d'Espagne, d'Iberville avait repris ses expéditions; en 1705, il enleva l'île Névis, où il s'empara de 30 navires, les uns armés en guerre, les autres richement chargés. L'année suivante, il s'était rendu à la Havane, pour préparer une attaque contre la flotte anglaise de la Virginie, lorsqu'il mourut, le 9 juillet; il avait quarante-huit ans.

« C'était un héros dans toute l'étendue de l'expression, dit Léon Guérin; si ses campagnes, prodigieuses par leurs résultats obtenus avec les plus faibles moyens matériels, avaient eu l'Europe pour témoin et non les mers sans retentissement des voisinages du pôle, il eut obtenu de son vivant et après sa mort, un nom aussi célèbre que

ceux des Jean-Bart, des Duguay-Trouin et des Tourville et fut sans aucun doute parvenu aux plus hauts grades et aux plus grands commandements de la marine. »

L'historien de la marine française ne dit certainement pas trop.

XI

Pannetier.

Encore un nom peu connu que celui de Pannetier, et qui ne mérite pas l'injuste oubli dont il a été l'objet. Dans combien de dictionnaires, même volumineux, on le chercherait vainement.

Quelle était l'origine de Pannetier ? Quels avaient été ses débuts dans la carrière maritime ? On ne le sait guère. On voit Pannetier paraître en 1660 dans la flotte de Duquesne, et déjà il est capitaine de vaisseau. Certainement, Pannetier qui devait être d'humble origine, n'avait obtenu ce grade élevé que par de glorieux services.

Du moment qu'il a paru, Pannetier est toujours où l'on se bat ; on le trouve en 1673 à Solbay, en 1674 aux Bances de Flandre, en 1676, à Cayenne, où il est blessé, en 1677, à Tabago ; mais, c'est surtout à la bataille de la baie de Bantry, sous les ordres de Château-Renault que son rôle est important et glorieux.

Pannetier tenait la tête de la flotte française ; avec le *Français*, qui ne compte que 48 canons, il se trouve lancé

contre un vaisseau de 70. La partie est bien inégale et cependant le vaillant capitaine ne veut pas reculer.

« Pannetier calcule que les sabords du vaisseau ennemi seront ouverts et ordonne que l'on s'approche sans tirer un seul coup et sans se laisser déconcerter par le premier feu des Anglais; puis qu'une fois à distance et en bonne position, la mousqueterie de son vaisseau ne vise qu'aux sabords ouverts, pour tuer les canonniers qui servent les pièces. Tout se passa à ses souhaits; on a déjà essuyé le feu des Anglais qu'on ne leur a pas encore répondu par un seul coup; mais quand Pannetier s'est posté à son gré, alors sa mousqueterie fait une épouvantable décharge qui va atteindre, par les embrasures béantes de leur vaisseau, les canonniers anglais; ils tombent à côté de leurs pièces rendues inutiles; le mousquet a eu cette fois raison du canon. Ce n'est encore pourtant que la moitié du calcul et du succès de Pannetier. Selon son espérance, le vaisseau anglais dépourvu de ses artilleurs et voyant ses canons ainsi réduits au silence, ferme précipitamment ses sabords; c'est le moment choisi par Pannetier pour lâcher toute sa bordée; le *Français* fait un affreux ravage dans les manœuvres et sur le pont du vaisseau ennemi, qui bientôt ne présente plus qu'une carcasse ballottée au caprice du canon, qui la presse, qui la bat incessamment, une sorte de grand cercueil flottant, où les corps mutilés et sanglants s'engloutissent dans une atmosphère de fumée. »

Des historiens sérieux disent que, si tous les commandants qui étaient sous les ordres de Château-Renault avaient montré autant d'intelligence et d'intrépidité que Pannetier, la défaite de l'amiral Herbert aurait été encore plus complète. Le vaillant marin fut nommé chef d'escadre en octobre 1689, quelques mois après la bataille; il l'avait bien mérité.

A la bataille de Beveziers, Pannetier, au bâtiment duquel une bombe avait mis le feu, continua à combattre et força à la retraite le vaisseau anglais qui l'attaquait. A la bataille de la Hogue, après s'être signalé dans la première journée si glorieuse pour la marine française, Pannetier put tenir à l'ancre avec onze vaisseaux ; le lendemain, menacé par l'amiral Ashby, il s'engagea audacieusement dans le raz de Blanchard, entre la presqu'île du Cotentin et les îles d'Aurigny, de Guernesey et de Jersey, où l'on ne croyait pas que puissent passer des vaisseaux de haut bord, et gagna le port de Saint-Malo, conservant ainsi vingt bâtiments à la France, car neuf s'étaient joints à sa division. Ce service lui valut la croix de Saint-Louis.

La dernière campagne de Pannetier fut celle de 1693 sous les ordres de Tourville; il contribua grandement à la capture de la flotte marchande de Smyrne et à la défaite de l'escadre qui l'escortait. Ce succès précéda de peu sa mort, dont la date n'est pas bien connue, comme si l'on devait ignorer et les commencements et la fin de ce vaillant homme de mer.

XII

Porcon de la Barbinais.

Comment, dans une galerie des marins illustres de la France, ne pas faire une place, si petite qu'elle soit, au vaillant marin malouin qu'on a appelé avec raison le Régu-

lus français. Pierre Porcon de la Barbinais était né à Saint-Malo le 31 octobre 1637. Il appartenait à une famille d'armateurs de cette ville, dont le rôle maritime était alors si considérable. De bonne heure, il commença à naviguer à bord de corsaires armés par ses parents. Sa bravoure, sa science maritime lui valurent tout jeune des commandements où il se signala. Le commerce malouin, qui souffrait beaucoup des déprédations des pirates barbaresques, arma en 1665 une frégate de 36 canons et la confia à Porcon avec la mission de protéger les batiments de commerce français dans la Méditerranée. Le roi Louis XIV, qui devait bientôt diriger des escadres, des flottes commandées par ses meilleurs amiraux, contre les pirates, ne le pouvait pas encore.

Après d'heureux débuts, Porcon se vit attaqué par des forces trop supérieures ; après une lutte héroïque, sa frégate fut prise et il tomba blessé entre les mains des Algériens. Ceux-ci, jugeant de l'importance du personnage par l'héroïsme même de sa résistance, crurent avoir fait une prise considérable et Porcon fut assez bien traité. Pendant la captivité de Porcon, la marine française s'était développée, et les événements avaient permis à Louis XIV de diriger contre les barbaresques des expéditions qui leur avaient fait beaucoup de mal, quoiqu'elles n'eussent pas pleinement réussi. Le dey comprenait la nécessité de faire la paix avec la France. C'est de cette époque que date le proverbe bien connu des pirates algériens que, lorsque le dey était en lutte avec la France, il ne devait pas laisser coucher le soleil sans avoir fait sa paix. Le proverbe fut oublié en 1830 par Hussen; le résultat fut l'expédition à la suite de laquelle le drapeau français flotta sur la Casba pour annoncer la fin de la piraterie barbaresque.

Il fallait au dey un négociateur; comme ses capitaines,

il voyait dans Porcon dont il connaissait la valeur, un personnage de haute importance; il crut qu'il ne pourrait trouver un meilleur ambassadeur, d'autant que Porcon, désireux de recouvrer sa liberté, appuierait nécessairement les propositions qu'il aurait à transmettre. Le capitaine malouin fut donc envoyé à Louis XIV; le dey lui fit promettre que, s'il ne réussissait pas dans sa négociation, il reviendrait prendre ses fers.

Si le prince musulman avait bien jugé Porcon en le croyant capable de tenir sa parole et de revenir, quelles que puissent être pour lui les conséquences de ce retour, il l'avait méconnu lorsqu'il avait pensé que le désir de rester libre lui ferait donner au roi Louis XIV des conseils contraires aux intérêts et à la dignité de la France. Les propositions du dey étaient inacceptables, il se faisait la part beaucoup trop belle; personne ne pouvait le savoir mieux que Porcon qui connaissait l'état réel des choses. Aussi n'écoulant que son patriotisme, fut-il des premiers à conseiller au roi de ne pas accepter les propositions du dey, et son avis eut nécessairement une grande influence.

Le négociation avait échoué; le prisonnier se prépara à retourner à Alger, il ne se faisait aucune illusion sur le sort qui l'attendait: c'était la mort. Porcon se rendit à Saint-Malo où on l'accueillit avec une joie bien vite changée en douleur; il mit ordre à ses affaires et prit la route d'Alger. Le prince musulman était incapable de comprendre la grandeur d'âme du capitaine français; il ne lui pardonnait pas de n'avoir pas fait réussir la négociation, d'autant qu'il comprenait que le roi de France ne se laisserait pas braver impunément; il fit trancher la tête en sa présence à Porcon de la Barbinais. Le Régulus français mourut plein de foi et de courage; il devait être vengé.

Porcon de la Barbinais était le grand-oncle de Duguay-

Trouin, dont le frère aîné, l'armateur qui donna ses premiers bâtiments au jeune héros malouin, s'appelait Trouin de la Barbinais.

XIII

Villette-Mursay.

Né en 1632, Philippe de Valois, marquis de Villette-Mursay, avait d'abord servi dans l'armée de terre. Comme bien des gentilshommes de valeur, il passa dans l'armée de mer, lors du grand développement donné aux armements maritimes par Colbert d'abord et Seignelay ensuite.

En 1672, il était capitaine de vaisseau. C'est en cette qualité qu'il prend part à la lutte de Duquesne contre Ruyter et se fait remarquer aux batailles des îles Lipari, d'Agosta, de Palerme. On le retrouve en Amérique avec d'Estrées, aux bombardements d'Alger et de Gênes, comme chef d'escadre. Il est nommé lieutenant général le 25 octobre 1687.

A la bataille de Bevéziers, le lieutenant général de Villette-Mursay commande une division; il y fait largement son devoir. La bataille gagnée, il poursuit avec sa division, jusque sur la côte d'Angleterre, six vaisseaux anglais; quatre ne lui échappent qu'en se faisant sauter, les deux autres sont enlevés par les Français sous les yeux mêmes des populations indignées et effrayées de voir l'ennemi si près. Les Anglais n'étaient pas alors les « maîtres de la mer ».

A la sanglante bataille de la Hogue, qui finit par être une défaite, mais une défaite glorieuse, Villette-Mursay, monté sur l'*Ambitieux*, de 96 canons, est le matelot de Tourville qui est sur le *Soleil-Royal*. La flotte anglo-hollandaise est deux fois plus forte que la flotte française. Louis XIV, qui croyait pouvoir compter sur la défection d'une partie des amiraux et commandants anglais, partisans de Jacques II, et notamment de l'amiral Russell, a donné l'ordre à Tourville d'attaquer, quelle que soit son infériorité, sans attendre d'Estrées qui doit le rejoindre avec la flotte de la Méditerranée. Tourville a obéi et il a livré bataille.

« Bientôt Tourville et Villette-Mursay se virent entourés de toutes parts, et Tourville eut à soutenir une lutte épouvantable qui paraissait devoir infailliblement se terminer par l'entier anéantissement de l'immortel amiral et des siens..... Le *Soleil-Royal* et l'*Ambitieux* sont en butte aux plus grands et persévérants efforts des Anglais. C'est à qui emportera, coulera et brûlera ces deux grandes citadelles flottantes qui résistent avec une énergie désespérée au choc incessant. Leurs hautes mâtures ont croulé, leurs voiles sont en lambeaux ; le *Soleil-Royal* et l'*Ambitieux* sont entièrement désemparés, et cependant ils résistent toujours ; ils ne s'avouent pas vaincus, et de leurs doubles bordées qui ne se lassent pas, qui fournissent sans discontinuer un feu terrible, ils parviennent à refouler leurs ennemis ». Mais d'autres reviennent ; ce n'est plus contre quatre vaisseaux que luttent les deux vaisseaux français, mais contre six, contre huit. « Les deux héros n'ont plus qu'à s'ensevelir dans le plus glorieux des désastres, car ils ne se rendront pas. » Heureusement des bâtiments français arrivent qui les dégagent. Le combat se renouvelle furieux pour la défense du *Soleil-Royal* et de l'*Ambitieux*. Dans cette

lutte, se distingue tout particulièrement un vaisseau français dont les Anglais se montrent avec terreur la croix noire attachée au hunier d'avant : c'est le *Glorieux* qui ne compte cependant que 66 canons; mais ce qu'on ne peut compter, c'est le nombre des hommes qu'il a fauchés sur les ponts des ennemis. Le capitaine du vaisseau à la croix noire, c'est Chateaumorand qui se couvrit de gloire à cette bataille. »

Les Anglais cependant n'ont pas renoncé à l'espérance de prendre ou de couler l'amiral français. « Tourville recommença à essuyer le feu de sept ou huit vaisseaux à la fois, celui du vaisseau de l'amiral Russell et des vaisseaux de ses deux matelots particulièrement, qui se trouvèrent au vent du *Soleil-Royal*, ayant derrière eux cinq brûlots. Ils les détachèrent consécutivement sur l'amiral français, au milieu du plus terrible feu de canon et de mousqueterie qui se puisse imaginer. On crut un moment Tourville, abîmé pour jamais avec le *Soleil-Royal* dans cette atmosphère de fumée et de flammes. Mais les lieutenants d'Hautefort, de Clérac et de Vatry, ayant eu l'intrépidité d'aller dans des chaloupes saisir avec des grappins deux des brûlots tout en feu qui déjà touchaient la proue du vaisseau amiral et de les remorquer à distance de cette effroyable scène, on vit reparaitre le *Soleil-Royal* qui foudroya et coula bas les autres brûlots. Villette-Mursay eut à se défendre de trois de ces redoutables machines incendiaires, mais chaudement secondé par les vaisseaux de sa division qui s'étaient constamment tenus serrés auprès de l'*Ambitieux* où l'officier La Rougère se tenait sans cesse à l'avant, il démâta le premier des brûlots envoyés contre lui et submergea les deux qui restaient. »

« Si la bataille de La Hogue n'avait point eu de lendemain, dit avec raison M. Léon Guérin, rien de comparable

ne se fût passé de mémoire d'homme. Les Français, malgré la prodigieuse inégalité des forces, avaient tout au moins balancé les avantages des ennemis : ils leur avaient fait éprouver des pertes plus grandes qu'ils n'avaient eu à en supporter eux-mêmes. Pas un vaisseau de la flotte de Tourville n'avait péri ; il n'en était même aucun dans cette flotte qui ne fût, bien ou mal, en état de naviguer, tandis que les alliés avaient à regretter plusieurs des leurs, et avaient consumé en vain presque tous leurs brûlots. Malheureusement, faute de port français sur la Manche pour recevoir les vaisseaux les plus maltraités de Tourville, cette bataille célèbre et d'abord incertaine dans ses résultats devait avoir un lendemain qui la transformerait, sinon en défaite, du moins en malheur pour la France. »

Dans ce lendemain l'*Ambitieux*, comme le *Soleil-Royal*, fut du nombre des vaisseaux qui se brûlèrent ou furent brûlés par les Anglais. Dans ses *mémoires*, publiés par Monmerqué, Villette-Mursay dit qu'il aurait pu se sauver avec sa division et une partie de l'escadre de Gabaret qui s'était rallié à lui, mais il se fit un devoir d'attendre Tourville, dont le vaisseau le *Soleil-Royal*, fort éprouvé dans la bataille de la veille, marchait si mal qu'il finit par le quitter et par monter à bord de l'*Ambitieux* avec Petit-Renau.

Le lieutenant général marquis de Villette-Mursay se retrouve à la bataille de Velez-Malaga en 1704, il y commandait l'avant-garde de la flotte placée sous les ordres du comte de Toulouse.

« Villette-Mursay se trouva d'abord opposé à un vaisseau de second ordre, le *Fier* en eut promptement raison. Trois autres vaisseaux anglais eurent un sort pareil. C'est alors que le *Kent*, commandé par le contre-amiral Thomas Dilkes, arriva pour soutenir l'honneur du pavillon anglais,

quatre fois de suite maltraité par le même vaisseau français. Villette-Mursay se flattait de renvoyer le *Kent* comme ceux qui l'avaient précédé, lorsqu'une bombe tomba sur la dunette du *Fier*, pénétra jusqu'à la troisième batterie, fit sauter l'arrière, mit le feu dans toute la poupe de ce vaisseau. Pour comble d'infortune, il y avait 5,000 cartouches dans la galerie du *Fier*, les armes de rechange étaient dans les chambres, et le feu gagna tout cela avec la rapidité de l'éclair. Les armes partirent soudain d'elles-mêmes et portèrent sur le gaillard derrière l'endroit où Villette-Mursay se trouvait avec son état-major. Deux de ses officiers furent tués ; lui-même il fut renversé, et tout entouré d'éclats qui lui firent nombre de contusions. A peu près au même moment, plusieurs vaisseaux de l'avant-garde française furent aussi endommagés par les bombes que les ennemis faisaient pleuvoir sur elle comme sur une ville assiégée, grâce à un calme qui facilitait l'usage de leurs galiotes. Ces vaisseaux durent se retirer, comme le *Fier*, pour éteindre le feu qui menaçait de les détruire. Ils rentrèrent dans la ligne, le *Fier* au milieu d'eux. Tant d'audace et de persévérance finirent par triompher de l'avant-garde des alliés qui battit en retraite. »

Trois ans après, le marquis de Villette-Mursay mourait à Paris d'une attaque d'apoplexie. Protestant, il avait d'abord vu avec beaucoup de peine sa femme et ses enfants se convertir à la religion catholique ; puis la lumière s'était faite pour lui-même. Comme Louis XIV le félicitait de sa conversion : « Sire, répondit-il, c'est la seule occasion de ma vie où je n'ai pas eu pour objet de plaire à Votre Majesté. » C'était d'un homme de cœur et d'esprit.

XIV

Saint-Pol.

Le chevalier de Saint-Pol, un des plus brillants marins de la deuxième partie du règne de Louis XIV, appartenait à une famille toute militaire. Un de ses oncles, mestre de camp d'infanterie, avait reçu sur la brèche, au siège de Roses en 1645, douze coups de pique dans sa cuirasse, deux coups de mousquet à travers le corps, un coup d'épée à travers la cuisse ; et il se défendait encore, l'épée à la main.

Jean Bart était mort, il avait fallu le remplacer à Dunkerque : un de ses successeurs fut le chevalier de Saint-Pol, qui avait combattu avec le héros de Dunkerque. Avec lui il était au bombardement infructueux de cette ville par les Anglais. Certes, la tâche était lourde. Saint-Pol, et c'est un titre de gloire, fut un de ceux qui s'en montrèrent le plus dignes.

Au mois d'avril 1703, il croisait dans la Manche avec quatre bâtiments. Le 21 avril, il livrait aux Anglais un combat que Dangeau rapporte ainsi : « Saint-Pol, capitaine de vaisseau, avec la frégate l'*Adroit* de trente canons, a attaqué un convoi de vaisseaux marchands escorté par deux vaisseaux de guerre anglais. Il n'avait avec lui que deux frégates françaises, une octendoise et quelques petits bâtiments d'armateurs. Saint-Pol, après un assez long

combat, a abordé et pris le plus gros vaisseau, qui était percé pour 58 canons, et après l'avoir pris il a fait le signal aux petits bâtiments qu'il avait avec lui, qui ont pris huit ou dix des vaisseaux marchands. Voilà le quatrième vaisseau de guerre que Saint-Pol a pris aux ennemis. »

Dans les journées des 22, 28 et 29 juin de la même année, nouveaux succès plus importants :

« Saint-Pol avait avec lui quatre vaisseaux, dont le plus gros était de cinquante pièces de canons. N'ayant pu exécuter une entreprise qu'il avait formée sur la flotte marchande qui revenait de la Baltique, il prit le parti d'aller au nord de l'Écosse pour prendre les vaisseaux qui y vont tous les ans à la fin de juin pour la pêche du hareng. Il les trouva le 22 à l'île d'Hitland, qu'on appelle autrement Shetland. Ils étaient escortés par quatre vaisseaux hollandais à peu près de la force des nôtres. Dès qu'il fut à portée d'eux, il fit le signal d'abordage, qui fut exécuté avec beaucoup de vigueur. Il aborda celui du commandant qui se défendit jusqu'à son second pont, et s'en rendit maître enfin après un long combat. Le chevalier de Sève, qui commandait l'*Adroit*, aborda le second vaisseau des ennemis qui sauta en l'air bientôt après l'abordage. Cela fit ouvrir la mer et l'*Adroit* fut englouti. On en a sauvé cinquante-sept hommes dans des chaloupes qu'on leur envoya. Le capitaine, le lieutenant et cent-cinquante hommes de l'équipage y ont péri. On prit encore un autre vaisseau. Le quatrième se sauva, parce que Marillac, qui commandait le quatrième des nôtres et qui l'attaquait, alla pour tâcher de sauver l'équipage de l'*Adroit*, en ayant reçu l'ordre de Saint-Pol, qui lui en fit le signal.

« Pendant ce combat, la flotte des pêcheurs, qu'on appelle la flotte des bûches, se sauva sur les côtes d'Hitland. Saint-Pol n'était pas encore assez content de ce qu'il

avait fait, mais ne sachant où les trouver, la brume les ayant dérobées à sa vue, croisa jusqu'au 27 entre les Arca-des et Hithland, et en croisant il prit un petit bâtiment écossais et promit au commandant sa liberté et de lui rendre son vaisseau, s'il voulait lui apprendre où les bûches s'étaient retirées. L'Écossais accepta le pacte et mena Saint-Pol dans les ports d'Hithland où elles s'étaient retirées, et celui-ci en brûla 160. Les matelots et les pêcheurs avaient mis pied à terre dans l'île qui est presque inhabitée. Il y avait treize hommes sur chacun de ces petits bâtiments-là.»

Au mois d'août nouveau combat sur la côte de Norwège; Saint-Pol prend ou coule 160 «bûches» et les trois vaisseaux de guerre qui les escortaient.

L'année suivante, le hardi marin continue ses exploits; il rencontre, à la hauteur de Brest, des vaisseaux de guerre anglais. Il en attaque un et lui donne la chasse, quoique plus fort. Le capitaine de Ferrière qui l'accompagne en enlève un à l'abordage, également plus fort, mais en entrant dans le vaisseau, il est tué et son frère grièvement blessé; c'est le capitaine en second qui ramène à Brest le vaisseau capturé.

Saint-Pol ouvrit par un succès non moins brillant la campagne de 1705. Il était sorti de Dunkerque avec deux vaisseaux et une frégate; il rencontra, à deux lieues du Texel, une flotte marchande hollandaise qui venait d'Angleterre, escortée par deux vaisseaux de guerre. Il en attaqua un et fit attaquer l'autre par Roquefeuil, son second. Le vaisseau que Roquefeuil attaquait se sauva dans le Texel; Saint-Pol se rendit maître de celui qu'il attaquait et le brûla. Il prit et mena à Dunkerque six vaisseaux marchands estimés 1,500,000 livres.

L'infatigable marin, dont l'activité rappelait si bien Jean Bart aux habitants de Dunkerque, avait immédiate-

ment repris la mer ; il allait à la recherche de la flotte marchande de la Baltique, il avait avec lui quatre vaisseaux commandés par Cornil Bart, Hennequin, Coyeux et Roquefeuil. Laissons la parole à Dangeau qui raconte comment Saint-Pol tomba dans un suprême triomphe :

« Le roi apprit le 5 novembre au matin à son lever que Saint-Pol avait pris trois vaisseaux de guerre anglais et onze vaisseaux marchands venant de la mer Baltique ; la prise est considérable, mais comme Saint-Pol a été tué à la fin de cette affaire et qu'il était fort estimé, le roi s'en est affligé au lieu de s'en réjouir. Voici le détail de l'affaire qu'a apporté le comte d'Illiers. Le sieur de Saint-Pol ordonna au sieur Bart de se rendre maître des bâtiments marchands, ce qu'il fit avec le secours de cinq armateurs qui l'avaient joint. Saint-Pol attaqua le vaisseau sur lequel était le commandant anglais ; le sieur de Roquefeuil, avec le *Protée*, s'attacha au *Pescoal*, et le sieur Hennequin, avec le *Jersey*, s'attacha au troisième appelé les *Sorlingues*. Après un combat de trois heures fort opiniâtre, les trois convoyeurs furent abordés et enlevés, quoique, dans le milieu de l'action, le sieur de Saint-Pol, dont on ne peut trop louer la bravoure, fut tué d'un coup de mousquet. Le comte d'Illiers prit le commandement et acheva le combat avec beaucoup de valeur. Le *Trilon*, qui n'avait pu joindre, arriva vers la fin, et le chevalier des Coyeux, qui le commandait, eut le bras emporté d'un coup de canon. Tous les officiers se sont extrêmement distingués dans cette action. Toutes les prises et les trois convoyeurs sont arrivés à Dunkerque avec huit bâtiments de la même nation qu'on avait pris la veille. Cette affaire se passa le 31 octobre au matin. »

Louis XIV avait regretté une victoire que lui coûtait un marin comme Saint-Pol. Les regrets furent grands à Dunkerque où le vaillant marin était justement apprécié.

X V

Relingue.

Le comte de Relingue, un nom qui n'est pas connu comme il devrait l'être, était enseigne dans la marine en 1670 ; l'année suivante, on le trouve capitaine de vaisseau. Il sert avec distinction sous Duquesne dans la belle lutte contre Ruyter et se fait remarquer aux batailles de Messine, des îles Lipari, d'Agosta et de Palerme.

En 1684, le comte de Relingue, qui commandait le *Bon*, vaisseau de cinquante canons, avait été chargé de convoyer plusieurs bâtiments qui devaient de Civita-Vecchia apporter du blé à Marseille ; il se rendait à Civita-Vecchia pour rejoindre ces bâtiments et les prendre sous sa protection. Le 10 juillet il rencontra une flottille de galères espagnoles et génoises.

« Arrivant le 10 juillet au matin au cap Corse, Relingue aperçut beaucoup de bâtiments. Il fit porter sur eux et il reconnut que c'étaient les 36 galères d'Espagne et de Gênes avec deux galiotes. Il continua d'aller à elles et elles s'avancèrent vers lui. Il faisait très peu de vent (ce qui était tout à l'avantage des galères). Elles amenèrent leurs voiles lorsqu'elles furent près du vaisseau français, passèrent à son avant et se rangèrent en croissant. Douze se mirent à son arrière et s'en rapprochèrent toutes ensemble. Le comte de Relingue leur fit tirer aussitôt qu'elles furent à

la portée du canon et il fut si bien servi que les douze galères témoignèrent beaucoup moins d'audace à l'approcher. » La lutte n'était pas terminée pour cela ; elle dura plusieurs heures. De dix heures du matin à trois heures du soir, le *Bon* riposta vivement au feu des galères auxquelles il envoya huit cents coups de canon ; Relingue coula deux galères, en désempara plusieurs et mit les autres dans un tel état que, quoique le calme, ne lui permettant pas de se servir de ses voiles, il fût obligé de rester à portée de canon des galères jusqu'à huit heures du soir, celles-ci finirent par ne plus le combattre. Dès que le vent se fut levé, le *Bon* se mit en route pour l'île de Gorgone : les galères le suivaient à distance, mais sans renouveler leur attaque. Relingue put entrer dans le port de Livourne où il fit réparer son vaisseau fort endommagé dans cette lutte inégale.

Chef d'escadre en 1689, Relingue se signale à la bataille de Beveziers, à celle de la Hogue, où il commandait le *Foudroyant*, de 90 canons, et conduisait la troisième division de l'avant-garde. Son vaisseau fut de ceux qui furent brûlés le lendemain sur la rade foraine de la Hogue. Au mois d'août 1695, Relingue se trouvait à Dunkerque, lorsque cette ville que les Anglais détestaient à cause des vaillants corsaires qui, sortant de son port, faisaient tant de mal à leur commerce, fut bombardée par la flotte de lord Berkeley. Grâce à l'énergie et à l'habileté de la défense, tout se borna à des « vitres cassées ». « On a des nouvelles de Dunkerque, dit Dangeau, fidèle et scrupuleux annaliste, qui assurent que les ennemis ont jeté plus de 1,200 bombes sans qu'aucune soit entrée dans la ville; il en est tombé quelques-unes sur le Rysbank et sur les forts qui sont à la tête des jetées, et elles y ont fait si peu de désordre qu'on les réparera pour 200 francs. Relingue, chef d'escadre, et tous

les officiers de marine qu'il avait avec lui, sont allés dans de petites barques au devant des galiotes à bombes et les ont tenues fort éloignées; ils ont même brûlé une frégate des ennemis de 27 pièces de canon. »

En 1699, Relingue, avec douze frégates, fait une expédition contre les pirates barbaresques, à la suite de laquelle le roi lui donne le Cordon rouge qu'il avait certes bien gagné. Il l'avait également nommé lieutenant général et premier écuyer du comte de Toulouse, légitimé de France et grand amiral.

C'est sous les ordres du comte de Toulouse que Relingue fit sa dernière expédition; il était un des matelots du prince dans la bataille de Velez-Malaga, la dernière des grandes batailles navales du règne de Louis XIV, et qui aurait été un succès décisif, au lieu d'une victoire stérile et même contestée, si ses conseils avaient été suivis, ou si même il n'avait pas été mortellement blessé, car alors il aurait pu faire prévaloir son opinion auprès du prince qui l'avait en haute estime.

« Le comte de Toulouse devait avoir, dans cette sanglante bataille, deux pertes à déplorer autour de lui, dit Léon Guérin, sans compter celles qui furent faites à son avant-garde et à son arrière-garde. Le bailli de Lorraine avait péri sur le *Vainqueur*. Relingue, l'expérimenté autant que vaillant Relingue, est expirant sur le *Terrible*, la jambe emportée par un boulet de canon. Mais qu'il est généreux, dévoué, sublime encore ce noble marin quand, sur son lit de douleur et bientôt de mort, il s'oublie lui-même et ne se préoccupe que d'assurer par ses avis, à chaque instant envoyés, la victoire aux français, et l'honneur de la journée au jeune comte de Toulouse qu'il aimait et dont il avait bien voulu être le premier écuyer. On croirait qu'il interdit à la mort de s'emparer de lui, avant qu'il

ait vu une dernière fois l'ennemi fuir devant ses regards près de s'éteindre, avant qu'il ait dit à ses frères d'armes, qui ne l'écoutèrent pas assez, tout ce que l'on pourrait tirer de cette longue bataille. »

Le 25 août, l'intrépide marin succombait aux suites de ses blessures ; il mourait « regretté pour sa valeur et sa capacité. »

XVI

Le Comte de Toulouse.

Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, légitimé de France, n'était encore qu'un enfant lorsque le roi Louis XIV, son père, le nomma grand amiral de France. Mais s'il dut exclusivement à sa naissance ce poste élevé, il prit au sérieux les devoirs de sa charge et chercha à s'en rendre digne. Les circonstances ne lui permirent pas de faire tout ce qu'il aurait voulu ; c'était dans les années malheureuses du règne de Louis XIV, et le roi renonçait aux grands armements maritimes. De plus, tout fils de roi qu'il fut, le comte de Toulouse avait à compter avec l'hostilité du secrétaire d'état à la marine, Pontchartrain, qui le paralysait dans tous ses desseins. Il fut donc à peu près réduit à l'inaction, mais il avait témoigné un zèle, une application, une bonne volonté auxquels tous les historiens ont rendu justice, et il avait montré à Velez-Malaga ce

qu'il aurait pu faire s'il avait été secondé, au lieu d'être incessamment entravé. Cela suffit à mériter au grand amiral sa place parmi les marins français.

Le comte de Toulouse avait fait ses premières armes dans l'armée de terre au siège de Mons. Son premier commandement maritime fut celui d'une escadre avec laquelle en 1702 il alla faire reconnaître en Suède le roi Philippe V. Deux ans après il commandait à Velez-Malaga la dernière des grandes flottes françaises sous le règne de Louis XIV.

« La flotte sortit de Toulon, le 22 juillet 1704, sous les ordres du grand amiral de France, le comte de Toulouse en personne, assisté du vice-amiral d'Estrées, maréchal de Cœuvres. Le comte de Toulouse, parvenu à l'âge d'exercer son commandement, désirait sincèrement que sa haute dignité dans la marine ne fût point une sinécure ; il avait à un haut degré le sentiment du devoir ; s'il n'avait pas de brillant dans l'esprit, si ses conceptions n'étaient ni hardies ni profondes, il ne demandait pas mieux que de se laisser diriger par des hommes de capacité reconnue ; sage, silencieux, mesuré, il avait le sens droit et juste ; il se montrait fort appliqué à la marine de guerre et de commerce ; il était courageux, et avec sang froid, ce qui témoigne d'un vrai courage. Il aurait pu, par son rang, par l'amitié que lui portait son père, rendre à la marine l'éclat dont elle avait brillé sous Colbert s'il n'avait eu à lutter contre le secrétaire d'État Jérôme de Pontchartrain. C'en était qu'à son corps défendant que Pontchartrain avait fourni à la flotte française les moyens d'entrer en campagne.

« La flotte de France et celle des alliés se rencontrèrent le 24 août, au matin, à la hauteur de Velez-Malaga, dans la Méditerranée. La première ne comptait que quarante-neuf vaisseaux, sept petites frégates, sept brûlots et vingt-

quatre galères tant de France que d'Espagne qui n'eurent guère d'utilité qu'après l'action terminée ; mais on voyait figurer sur cette flotte, la fleur, la gloire de la marine nationale du temps. Au corps de bataille, le comte de Toulouse avait Victor d'Estrées sur son vaisseau amiral, et ses vaisseaux matelots étaient commandés par le bailli de Lorraine et par le lieutenant-général de Relingue ; un lieutenant-général non moins fameux, Coëtlogon, était son vice-amiral d'escadre ; Pointis venait au corps de bataille en qualité de contre-amiral, ayant Chateaumorand pour premier matelot. L'avant-garde était aux ordres du lieutenant-général Villette-Mursay, qui avait l'intrépide Ducasse pour matelot ; là un d'Amfreville était vice-amiral, et Belle-Isle-Eraud contre-amiral. A l'arrière-garde le lieutenant-général de Langeron commandait, ayant Tourouvre pour premier matelot, Sepville pour vice-amiral et La Harteloire, qui avait l'insigne honneur de se trouver entre deux officiers du grand nom de Duquesne, Duquesne-Mosnier et Duquesne-Guiton. Parmi les autres officiers de la flotte française, on comptait les Laroche-Allard, les Grancey, les Bagneux, les Villars, les Blenac, et plusieurs non moins dignes. A cette brillante élite, il n'y avait guère que Chateau-Renault, Forbin, d'Iberville et Duguay-Tronin qui manquassent. Le premier y était noblement représenté par un fils et par un neveu qui devaient hélas ! dans cette journée s'immortaliser par la mort même ; le deuxième était occupé à protéger le commerce français et espagnol du Levant et à donner la chasse aux corsaires ennemis ; le troisième faisait campagne dans les mers d'Amérique, et le quatrième accomplissait sa merveilleuse expédition de Rio-Janeiro.

« Cinquante-cinq vaisseaux, nombre de frégates, depuis six jusqu'à quarante et même cinquante canons ; des brû-

lots, plusieurs galiotes à bombes et quelques autres bâtiments légers composaient la flotte des alliés, que commandait l'amiral George Rooke, assisté des officiers généraux Cloddesty Showel, George Byng, Thomas Dilkes et Jean Leake pour les Anglais, Kallemburg, Wasenaër et Vanderdussen pour les Hollandais.

« Les flottes combinées d'Angleterre et de Hollande venaient vent arrière sur celle de France. Le comte de Toulouse et le vice-amiral Victor d'Estrées, loin de refuser le combat, cherchèrent d'abord à gagner l'avantage du vent, et ensuite de concert avec Villette-Marsay, firent leurs efforts pour couper et mettre entre deux feux l'avant-garde ennemie. Showel, qui la commandait, prévint dessein en même temps que l'amiral Rooke, qui s'était réservé le corps de bataille des alliés, et tous deux manœuvrèrent de manière à y parer. Il était dix heures du matin. Le signal de la bataille fut donné de part et d'autre. Aussitôt les deux lignes furent cachées dans toute leur étendue par d'épais nuages de fumée. Les deux vaisseaux amiraux de France et d'Angleterre s'attaquèrent. Il s'agissait pour George Rooke de vaincre, de forcer peut-être à amener son pavillon le premier grand amiral de France qui depuis longtemps se fit voir dans une bataille navale; il s'agissait pour d'Estrées de défendre, outre l'honneur du pavillon français, un fils de Louis XIV qui avait été confié à ses talents, à sa prudence, en même temps qu'à son courage. C'est une grande difficulté pour ceux à qui l'on donne de pareilles missions, d'assurer à la fois la gloire et la vie d'un prince; le comte de Toulouse fit bravement son devoir; il le fit avec un beau sang-froid. Plusieurs de ses pages tombent à ses pieds; lui-même il est légèrement blessé, l'intendant de l'armée roule mort à côté de lui; on va le jeter à la mer, mais le comte de Toulouse remet

tranquillement la chose jusqu'après la bataille, de peur qu'on ne jette en même temps des papiers précieux et pour qu'on ait le loisir de visiter les vêtements de cet administrateur ; certes, c'était d'un général, d'un homme qui pouvait devenir quelque chose.

« Cependant l'amiral d'Angleterre ne peut soutenir le feu de l'amiral de France, et par deux fois le *Royal-Catherine* est obligé de mettre des vaisseaux entre lui et le *Foudroyant*. Quoiqu'on ait à regretter le bailli de Lorraine sur le *Vainqueur*, l'amiral d'Angleterre ne fut pas plus heureux contre ce dernier vaisseau qu'il attaqua d'abord par lui-même, puisqu'il fit attaquer par un de ses matelots Le *Vainqueur*, dont le capitaine de Grandpré prit le commandement après la mort du bailli de Lorraine, reçut le *Royal-Catherine* et l'*Aigle* qui était aux ordres de lord Hamilton, de telle manière, qu'ayant déjà été rudement malmené par le *Foudroyant*, ils ne furent plus tentés de revenir à la charge contre aucun vaisseau français... Le capitaine Champmêlin, avec le *Sérieux*, tenta l'abordage du *Monk*, capitaine Wills ; il s'y reprit à trois fois, il allait réussir ; le vaisseau ennemi était presque enlevé ; tout à coup le feu se déclara sur le *Monk* en trois endroits. Champmêlin se retira, mais comme témoignage de la victoire qui allait lui être acquise, il envoya au comte de Toulouse une flamme aux couleurs de l'escadre d'Angleterre qu'il avait détachée du vaisseau tout à l'heure abordé. »

En parlant de Villette-Marsay, nous avons raconté ce qui s'était passé à l'avant-garde. « L'arrière-garde française avait affaire aux Hollandais, Langeron, avec le nouveau *Soleil-Royal* qu'il montait, força Kallemburg de passer de son vaisseau amiral l'*Albermale* sur un autre bord ; l'*Albermale* avait été mis dans un tel état que peu après il sombra. Neuf ou dix hommes, y compris l'amiral, échap-

pèrent seuls au désastre, des sept à huit cents qui le montaient. Le *Nimègue*, autre vaisseau des Provinces-Unies, perdit son capitaine.

« Les Anglais de leur côté, comptaient plusieurs morts de distinction, entre autres trois de leurs capitaines. De l'aveu de Showel, il n'y avait pas eu un seul vaisseau des alliés qui ne se fût vu contraint de changer un de ses mâts, et beaucoup avaient été obligés de les changer tous, de sorte que, ajoute le rapport du même amiral, il ne resta pas dans la flotte anglo-hollandaise trois mâts d'avant de réserve. Le déclin du jour sépara les combattants. Il y avait dix heures qu'ils étaient aux prises, et encore le feu ne finit-il pas tout à fait ; la nuit était venue que l'arrière-garde tirait encore.

« L'amiral de France rassembla alors ses officiers généraux à son bord pour délibérer sur le parti qu'on devait prendre. Relingue employait son reste de vie à presser par des messages le comte de Toulouse de recommencer le combat au point du jour. Il avait comme une prévision de l'état dans lequel la flotte anglo-batave se trouvait. En effet, les vaisseaux de cette flotte étaient partis de Gibraltar n'ayant de boulets que pour vingt-cinq décharges et la plupart les avaient déjà faites. (L'amiral Kallemburg dit dans son rapport aux États généraux de Hollande « qu'il ne restait plus que dix coups pour chaque pièce avec quoi on n'aurait pu se battre qu'une heure ». Si la bataille eût recommencée, il n'y avait pour les vaisseaux anglo-hollandais que deux partis possibles : se rendre ou se brûler. L'amiral Rooke avait même déjà donné ordre à vingt-cinq de ses capitaines d'abandonner leurs vaisseaux après y avoir mis le feu. Le conseil réuni sur le vaisseau amiral de France ne sut pas les pousser à cette extrémité ; il manqua de résolution. La flotte fran-

caise se retira à Toulon n'emportant d'une si longue et meurtrière action qu'une victoire contestée par l'ennemi. Heureux ceux qui périrent comme le vaillant Relingue dans la journée de Velez-Malaga ! Leur dernier regard fut éclairé du dernier rayon de gloire que jeta sous Louis XIV, et pour bien longtemps après lui, au moins comme grande flotte, la marine royale de France. »

Ces dernières paroles de Léon Guérin expliquent pourquoi nous nous sommes si longuement étendu sur la bataille de Velez-Malaga, reproduisant presque intégralement le récit émouvant de l'historien de la marine française. C'est que c'était de longtemps la dernière grande victoire ; il faudra attendre la guerre de l'indépendance américaine pour en trouver une de cette importance. Il y aura dans les dernières années de Louis XIV et même sous Louis XV de brillants combats, de glorieuses rencontres, mais plus de ces grandes batailles navales où la marine française tenait tête aux marines réunies de la Hollande et de l'Angleterre.

Dans cette journée, qui pouvait avoir un lendemain si décisif, le grand amiral de France avait dignement rempli sa mission ; il ne doit pas porter la responsabilité de la retraite, car il ne lui appartenait pas d'imposer son avis.

Pour achever de faire connaître le comte de Toulouse, ce prince plein d'honneur, de vertu, de droiture et de bravoure, auquel Saint-Simon lui-même, si hostile aux légitimés, rend justice, nous devons dire que, gouverneur de Bretagne, il sut par sa bienveillance, par son équité, rétablir l'ordre dans cette province troublée sous la Régence ; nul plus que lui ne contribua à rattacher à la France les Bretons qui n'avaient pas encore perdu leurs velléités d'indépendance. Aussi fut-il universellement et justement regretté lorsqu'il mourut en 1737.

D
Duc
PH
lui
lui
J
père
un
cela
fils
nuis
mili
sim
grac
mar
A
dan
mar
la c
lequ
tant
l'att
plac

XVII

L'Heureux Ducasse.

Dans le cours de sa brillante et glorieuse carrière, Ducasse commanda pendant plusieurs années le vaisseau *l'Heureux*, sur lequel il fit plusieurs campagnes où tout lui réussissait; de là le surnom de *l'Heureux Ducasse* qui lui fut donné.

Jean-Baptiste Ducasse était originaire de Béarn; son père était, d'après le médisant et dédaigneux Saint-Simon, un simple marchand de jambon de Bayonne. Qu'importe, cela ne fait que rendre encore plus glorieuse la carrière du fils signalée par des services brillants. Sa naissance ne lui nuisit du reste pas, et il parvint aux plus hautes dignités militaires. Contrairement à un préjugé très répandu, les simples roturiers pouvaient parfaitement arriver aux grades élevés sous Louis XIV et cela se produisait dans la marine plus que partout ailleurs.

A l'âge de quatorze ans, Ducasse débutait comme pilotin dans la marine de commerce. Avant vingt ans, il commandait un bâtiment marchand et passait au service de la compagnie du Sénégal. Un hardi coup de main, par lequel il enleva aux Hollandais le banc d'Arguin, importante position dont la compagnie avait besoin, appela l'attention sur le jeune capitaine qui fut appelé à prendre place parmi les directeurs. C'étaient d'heureux débuts

qui permettaient de présager une brillante carrière. Cette fois, les présages n'étaient pas menteurs.

Le directeur Ducasse revenait en France prendre possession de son nouveau poste, lorsqu'il rencontra une frégate hollandaise à laquelle il donna immédiatement la chasse. Après une courte mais vive canonnade, Ducasse sauta à l'abordage avec une trentaine de hardis marins ; mais les grappins d'abordage se rompirent et les deux bâtiments se trouvèrent séparés. Celui de Ducasse crut son commandant tué ou prisonnier, et prit le large. Pendant ce temps-là Ducasse, avec sa poignée de marins, s'était emparé de la frégate hollandaise et rappelait son vaisseau. Ses signaux furent compris et les deux bâtiments naviguèrent de concert jusqu'au port de la Rochelle, où Ducasse entra triomphalement.

Il repartait bientôt pour un plus grand théâtre ; sa compagnie l'envoyait dans la partie française de Saint-Domingue. Ni les flibustiers, ni les boucaniers, alors encore les maîtres, n'aimaient les directeurs qui trop souvent ressemblaient peu à Bernard d'Ogeron et dont ils croyaient facilement avoir à se plaindre. Ducasse fut mal accueilli et peu s'en fallut qu'on ne le forçât à se rembarquer pour la France. Mais il était déjà l'heureux Ducasse et il sut promptement retourner les esprits. Après quelques mois de séjour, son influence était universellement acceptée même des plus difficiles. Ce fut alors qu'il entra dans la marine militaire qui s'ouvrait largement aux vaillants corsaires comme aux habiles marins du commerce. En 1689, il était fait capitaine de vaisseau.

Deux ans après, malgré une tentative avortée contre Surinam qu'il n'avait pu surprendre, Ducasse devenait gouverneur de Saint-Domingue. Tout était à faire dans cette colonie, mais l'homme avait été bien choisi. Les for-

tifications étaient en ruines ; les vaisseaux, les munitions manquaient ; les flibustiers, décimés par les expéditions, étaient trop peu nombreux, s'ils n'avaient pas perdu leur vaillance primitive ; les colons ne s'accordaient pas entre eux ; les Espagnols et les Anglais menaçaient la colonie ; les uns par terre, les autres par mer. Ducasse fit face à toutes les difficultés. Les Espagnols s'avançaient contre le Cap Français ; ils furent obligés à une retraite précipitée. Trois ans après sa prise de possession du gouvernement, Ducasse, qui avait tout remis en ordre, portant la guerre chez l'ennemi, alla attaquer les Anglais à la Jamaïque.

« On eut nouvelles, raconte Dangeau, que M. Ducasse, gouverneur de la partie française de Saint-Domingue, était parti avec trois vaisseaux du roi, quelques flibustiers et 1,500 habitants de son gouvernement ; qu'avec cette petite armée, il avait fait quelques descentes en divers endroits de la Jamaïque, qui est tout entière aux Anglais, où il avait ruiné plusieurs sucreries, plusieurs habitations et les avait battus partout où ils avaient voulu faire résistance. Ducasse a été de retour à Saint-Domingue après cette expédition, le 17 septembre, et l'on compte que la perte qu'ont faite les Anglais en cette rencontre se monte à plus de douze millions. Il a ramené avec lui 1,800 nègres et beaucoup de riches effets ; ainsi nous avons fait aux Anglais le mal qu'ils comptaient faire à la colonie de Saint-Domingue. »

Les Anglais voulurent se venger. De concert avec les Espagnols, ils envoyèrent contre le Cap Français une escadre portant quatre mille hommes de débarquement. Malheureusement Ducasse était absent et le commandement en chef revenait à un officier incapable qui ne sut pas défendre la ville. Toutefois, quatre officiers prirent la direction des troupes et battirent en retraite devant des

forces supérieures sans se laisser entamer ; de ces quatre officiers, trois tombèrent mortellement frappés. Du reste, Ducasse revint bientôt et il força les anglo-espagnols, cependant plus nombreux, à se rembarquer précipitamment après avoir perdu beaucoup de monde ; les Anglais n'osèrent plus attaquer tant que Ducasse en fut le gouverneur.

En 1697, un officier de renom, Pointis, arrivait à Saint-Domingue pour faire une expédition contre Carthagène des Indes, l'une des plus riches et des plus fortes villes espagnoles de l'Amérique (1). Il avait sept vaisseaux, trois frégates, une galiote à bombes et sept petits bâtiments, portant deux mille cinq cents matelots, dix-sept cent cinquante soldats, cinquante gardes de marine et cent dix officiers. C'était insuffisant pour une entreprise aussi importante ; il fallait à Pointis le concours des flibustiers. Or, il avait commencé par s'aliéner ces hommes irritables, et il n'en

(1) Ne pouvant consacrer une notice à Pointis, nous devons au moins résumer brièvement sa carrière. Jean-Bernard Desjeans, baron de Pointis, avait d'abord servi comme officier des bombardiers ; il s'était fait remarquer sur les galiotes à bombes à Tripoli, à Alger, à Gènes. Pendant l'expédition d'Irlande, il fut chargé d'un important service pour l'approvisionnement de l'artillerie. Capitaine de vaisseau, Pointis se distingua à Bevegiers, puis à Alicante sous l'amiral d'Estrées ; il était à Saint-Malo lors de la tentative de bombardement des Anglais. C'est alors qu'il fut chargé de l'expédition de Carthagène. A son retour, il échappa par sa bravoure et son habileté aux flottes anglaises qui l'attendaient. Cela lui valut le grade de chef d'escadre. Après avoir commandé à Dunkerque, Pointis prit une part honorable à la bataille de Velez-Malaga. Chargé ensuite du commandement de l'escadre chargée d'assiéger par mer Gibraltar, il se vit attaqué par une flotte anglaise plus que double. Ce fut son dernier combat.

D'un caractère difficile, Pointis n'en était pas moins un vaillant officier et un marin d'une réelle valeur.

aurait rien obtenu sans Ducasse qui les décida à le suivre, en se mettant lui-même comme volontaire sous les ordres de Pointis ; il lui donnait ainsi un secours de sept frégates portant quinze cents flibustiers et deux compagnies de nègres.

L'expédition arrivait le 15 avril 1697, à l'entrée de la Bocca-Chica, goulot étroit qui donnait accès dans le port de Carthagène et qui était défendu par un fort. Il fallait d'abord enlever ce fort. Ducasse fut blessé dans l'attaque, mais le gouverneur capitula au moment où les grenadiers se préparaient à donner l'assaut. Les vaisseaux français purent pénétrer dans le port et commencèrent le bombardement de la ville, pendant que les troupes de débarquement l'attaquaient par terre. La ville se défendait bien ; il fallut faire un siège en règle. Le 2 mai, la brèche était praticable ; on donna l'assaut. Ducasse et Pointis, tous les deux blessés, prirent part à l'attaque ; le premier tenait la tête avec trente volontaires. Les Espagnols ne purent tenir contre l'impétuosité française ; le pavillon français fut planté sur le rempart, mais Ducasse avait reçu trois nouvelles blessures. Le lendemain, la ville haute, encore intacte, était forcée de capituler. Les richesses du roi d'Espagne, les marchandises du commerce tombaient entre les mains des Français. Ducasse avait, plus que Pointis lui-même, contribué à ce glorieux succès.

En 1701, Ducasse fut nommé chef d'escadre et quitta le gouvernement de Saint-Domingue, il avait porté cette colonie à un haut degré de prospérité. Achevant l'œuvre commencée par d'Ogeron, il avait transformé les flibustiers et les boucaniers en colons et fait de ce pays la plus belle des colonies françaises. On disait au dix-huitième siècle nosseigneurs de Saint-Domingue. Cette prospérité devait durer jusqu'à la Révolution qui fit perdre à la France la « perle

des Antilles ». Un idéologue, qui devait devenir le philosophe de la Terreur, Robespierre, avait dit à la Constituante : « Périssent nos colonies plutôt qu'un principe ». Son vœu a été réalisé pour Saint-Domingue.

Le chef d'escadre Ducasse est envoyé en Amérique en 1702 ; il est chargé de porter des garnisons espagnoles à Carthagène, Porto-Bello, la Vera-Cruz et la Havane et de protéger ces colonies ; il a sous ses ordres six vaisseaux de guerre et huit transports ; il monte l'*Heureux*, de 68 canons. Il arrive sans encombre à Saint-Domingue, où il se sépare du convoi et d'une partie de son escadre. C'est avec seulement quatre vaisseaux, un brûlot et un bateau de charge qu'il se dirige sur Carthagène. « Arrivé à douze lieues à l'est de Sainte-Marthe, dit Dussieux. Ducasse aperçut, le 29 août au point du jour, l'escadre du contre-amiral anglais Benbow, forte de quatre vaisseaux de 60 à 72 canons et de trois frégates de 50 à 54 canons. L'amiral anglais avait pour mission de s'emparer de Carthagène, et il n'était que temps que Ducasse arrivât. Sans tenir compte de l'infériorité de ses forces, il engagea la lutte et, pendant cinq jours (du 30 août au 4 septembre), tout en continuant sa route sur Sainte-Marthe, autant que le permettait un calme persistant et favorable à l'ennemi, il se battit contre Benbow. Il lui tua la moitié de ses équipages, maltraita et désempara ses vaisseaux, et le força de se retirer et d'aller se réparer à la Jamaïque. La route redevenue libre, Ducasse entra le 8 septembre à Carthagène. Benbow avait été blessé trois fois ; il avait eu une jambe emportée et mourut peu de temps après. Il avait toujours évité l'abordage, craignant la hache de nos matelots. « L'amiral anglais, dit Ducasse, a toujours témoigné autant d'attention de m'éviter que j'en avais de le joindre. Il nous a fait la guerre en chicaneur et en renard ».

Il fallait maintenant revenir en Europe ; le voyage était d'autant plus difficile que Ducasse ramenait un riche convoi et rapportait d'importantes sommes d'argent. Le vice-amiral Graydon, qui avait remplacé Benbow, l'attendait ; mais, tenu en échec par les habiles dispositions de son rival, il n'osa même pas l'attaquer.

A la bataille de Velez-Malaga, Ducasse était le matelot du lieutenant-général de Villette-Mursai, commandant de l'avant-garde. L'amiral anglais Showel, sur le *Barfleur*, au lieu de s'attaquer au *Fier* que commandait l'amiral français, attaque l'*Intrépide* que montait Ducasse. « Une grande blessure, plusieurs moindres viennent atteindre celui-ci, mais, tout couvert de sang, tout noir de poudre et de fumée, il n'a pas cessé un instant de donner des ordres et de diriger le combat. Ce n'est point à Showel, c'est à Ducasse que restera l'honneur de ce duel. L'*Intrépide* force à la retraite le *Barfleur*, dont le nom rappelait insolemment le désastre qui avait suivi la bataille de la Hogue. » On peut croire que le hardi Ducasse fut des officiers généraux qui, avec Relingue, poussaient le comte de Toulouse à reprendre le lendemain la lutte et à achever la destruction de la flotte anglo-hollandaise.

Nommé lieutenant-général en 1707, Ducasse eut encore à faire des voyages en Amérique, il s'agissait de ramener les riches galions que l'Espagne faisait venir de ses possessions américaines. L'amiral français avait cinq vaisseaux et sept frégates pour escorter les galions. Il passa heureusement, malgré les flottes ennemies, évitant celles qui étaient plus fortes que la sienne, battant les autres, et arriva au Passage le 27 août 1708, apportant 60 millions, soit 300 millions aujourd'hui. En 1711, nouvelle expédition, non moins heureuse avec 500 millions. « Un vaisseau arrivé le 21 octobre à la Rochelle, dit Dangeau, a laissé

M. Ducasse à plus de 500 lieues en deçà de Saint-Domingue ; il a chargé sur ses vaisseaux tout l'argent qui était sur les galions qui monte à plus de 100 millions (d'alors), et on le croit bien près des côtes d'Espagne présentement. Il n'est point venu par le canal de Bahama où quelques vaisseaux anglais l'attendaient, croyant qu'il déboucherait par là ; il a pris sa route par les Caïques, qui est un passage peu connu et dangereux ; mais il ne lui est arrivé aucun accident. » Et cependant, Ducasse, outre les vaisseaux ennemis, avait dû compter avec la tempête. Malgré tous les obstacles, l'heureux et habile marin arriva avec deux vaisseaux à la Corogne ; le troisième, que commandait le chevalier de Tourouvre, l'avait précédé à Ponte Vedra. Ce nouveau service valut au fils du marchand de jambon le cordon rouge de la part de Louis XIV et la Toison d'or de Philippe V. Lorsqu'il arriva à Versailles, le roi lui donna une longue audience que n'a pas manqué d'enregistrer Dangeau, ajoutant « qu'il avait été reçu comme le méritaient ses services. »

Philippe V demandait un nouveau service au vieux marin ; il désirait lui voir prendre le commandement de la flotte qui bloquait Barcelone. Déjà malade, Ducasse essaya cependant ; il fut obligé de prendre un congé. « M. Ducasse a obtenu son congé, dit encore Dangeau ; il était parti d'ici fort incommode, et le roi (Louis XIV) lui-même lui conseillait de ne point partir ; mais le zèle l'emporta sur toutes les raisons de sa santé, qui s'est encore affaiblie pendant le voyage. »

Ducasse mourut bientôt. « C'était un homme de beaucoup de mérite », conclut Dangeau. L'historien de la marine française, Léon Guérin, le juge ainsi : « Monté sur le vaisseau l'*Heureux*, d'où vint même le jeu de mots « l'Heureux Ducasse », il ne perdit pas, soit en allant, soit en

revenant, un seul des galions qu'il fut à plusieurs reprises chargé de conduire. Lui qui avait enlevé tant de bâtiments aux ennemis, il s'entendait mieux qu'aucun autre marin d'alors à bien garder ceux que l'on abritait sous ses ailes protectrices. Toutes les fois que des escadres de guerre beaucoup plus fortes que la sienne le poursuivaient, il les évitait, déjouait leurs plans; toutes les fois qu'il en rencontrait avec lesquelles il pût se mesurer sans trop de chances mauvaises, il les attaquait et les battait. Quoique le nom de Ducasse ne retentisse pas dans l'histoire en général autant que celui de plusieurs autres marins célèbres, il n'en est pas moins vrai que ce fut un des plus grands hommes de mer que la France ait jamais eus et que ses actions sont là pour attester qu'aucun ne rendit de plus nombreux et utiles services. »

XVIII

Jacques Cassard.

Quel contraste entre l'heureux Ducasse et Cassard, le « bonhomme Jacques ». Tous les deux, d'obscur origine, tous les deux marins de premier ordre, signalés par les plus brillants services, ils ont des fins absolument différentes. L'heureux Ducasse meurt officier général, dans les plus hautes dignités militaires, dans une grande situation de fortune, honoré des regrets du roi Louis XIV; Cassard,

au contraire, le « bonhomme Jacques », après de brillants débuts, voit sa carrière brusquement arrêtée ; pauvre, méconnu, il demande vainement justice ; aigri, mécontent, il se plaint un peu haut et meurt dans la prison de Ham. On a souvent prétendu expliquer la disgrâce de Cassard par son origine roturière ; mais Ducasse, Jean-Bart, Duguay-Trouin, Forand, Pannetier, Gabarret, n'étaient pas plus gentilshommes que le fils du capitaine marchand de Nantes et cela ne leur a pas nui. Cassard, lui-même, était d'assez bonne heure capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis ; il faut donc chercher ailleurs l'explication de ses malheurs, et un examen sérieux des faits amène à reconnaître que, par son caractère difficile, Cassard a été en partie l'artisan de ses propres disgrâces. Cela ne l'empêche pas d'être, comme le disait un juge compétent, Duguay-Trouin, un des vaillants hommes de mer de la France à la fin du règne de Louis XIV.

Jacques Cassard naquit à Nantes en 1672 ; son père était capitaine de la marine marchande ; lui-même débuta comme mousse sous les ordres de son père à l'âge de quinze ans. Il passa bientôt sur les bâtiments corsaires et fit partie de plusieurs expéditions. En 1657, à l'attaque de Carthage par Pointis et Ducasse, il servait sur une galiote à bombes ; il s'y comporta de telle sorte que Pointis le signala avec éloges dans son rapport au ministre.

Lorsque Cassard revint en France, sa réputation de courage et d'habileté était faite, si bien que des armateurs nantais lui confièrent le commandement d'un corsaire avec lequel il fit de nombreuses prises. Louis XIV aurait alors voulu se faire présenter le vaillant marin et lui aurait dit : « M. Cassard, vous faites beaucoup parler de vous ; j'ai besoin dans ma marine d'un officier de votre mérite ; je vous ai nommé lieutenant de frégate et j'ai ordonn

qu'on vous donnât une gratification de deux mille livres.»

L'anecdote est-elle authentique ? Nous ne la garantissons pas, mais elle prouve au moins qu'on ne croyait pas que Cassard ait été, dès ses débuts, une victime de l'ingratitude royale et que le manque de naissance n'empêchait pas le grand roi de distinguer les hommes de valeur.

En 1708, Cassard, sorti de Saint-Malo, croisait avec une frégate et deux corvettes à l'entrée de la Manche, au sud-ouest des îles Sorlingues ; il apprend le passage d'un convoi anglais de trente-cinq voiles, sous la protection d'un vaisseau de cinquante canons, et d'une frégate de trente-six. Son bâtiment n'a que dix-huit canons, les deux autres encore moins ; il n'hésite pas à attaquer le vaisseau anglais qu'il met en fuite après une lutte acharnée. Cassard s'empare de cinq bâtiments du convoi qu'il amène à Saint-Malo. Dans une nouvelle sortie, il capture huit bâtiments.

Marseille souffrait de la disette ; les négociants de la ville avaient fait des achats de blé considérables dans les pays barbaresques ; mais comment faire venir à Marseille les vingt-six bâtiments qui devaient apporter ces blés ; les escadres anglo-hollandaises battaient la Méditerranée ? Les négociants marseillais font appel à l'intrépidité et à l'habileté de Cassard. Les fonds manquent pour armer les deux vaisseaux de la marine royale, l'*Eclatant* et le *Sérieux*, et la corvette la *Diligente* mis à la disposition du commerce marseillais. Cassard fait les avances nécessaires, arme rapidement les trois bâtiments et va chercher les navires chargés de blé. Vingt-cinq bâtiments marchands prêts à partir pour les Échelles du Levant, lui demandent de les escorter ; il y consent, les conduit jusqu'au cap Nègre et leur laisse ensuite le *Sérieux* pour les accompagner jusqu'à Malte. Avec l'*Eclatant*, il ramènera le convoi de blé.

Cassard revenait donc à Marseille avec les bâtiments si

impatiemment attendus, lorsque sur la côte de Tunisie, près de Bizerte, il tombe au milieu d'une escadre de guerre anglaise forte de quinze voiles, dont trois vaisseaux de cinquante à soixante-dix canons. Pris entre la terre et les navires ennemis, il pourrait cependant peut-être se dérober, mais il lui faudrait abandonner son précieux convoi ; il préfère accepter une lutte des plus inégales dont la *Gazette de France* de l'époque nous a laissé un intéressant récit :

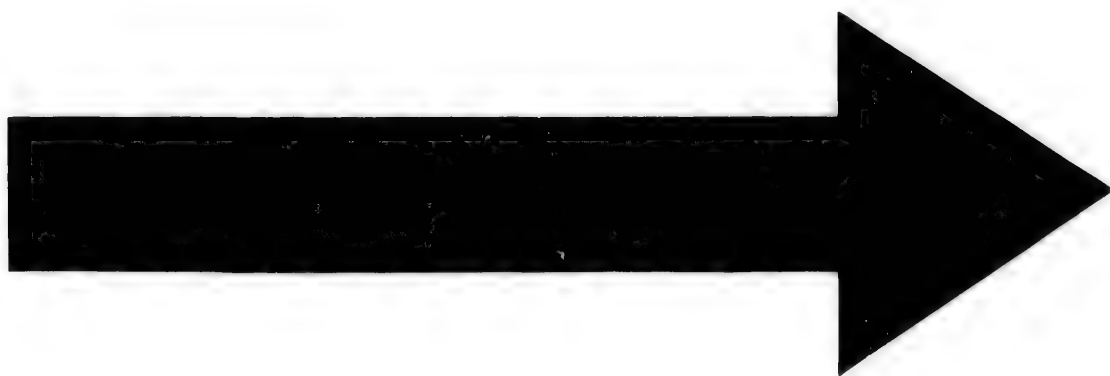
• Trois vaisseaux anglais tentèrent plusieurs fois d'aborder le sieur Cassard, mais il les repoussa l'un après l'autre, et on continua à se canonner jusqu'à minuit, auquel temps il en démâta un. Celui-là fut remplacé un quart d'heure après par un autre de soixante-dix canons, qui s'approcha et se rangea vergue à vergue à dessein de l'aborder ; mais il l'évita en faisant un si grand feu de canon et de mousqueterie qu'il le mit en désordre et le réduisit à se contenter de le canonner avec les deux autres. A deux heures du matin, un de ces vrais vaisseaux fut démâté, et peu de temps après, les deux autres, fort maltraités, cessèrent leur poursuite. Le sieur Cassard, qui avait toujours combattu en retraite pour éviter l'escadre entière, et qui avait eu cinquante hommes tués ou blessés, se servit de cette occasion pour rétablir les manœuvres de son vaisseau.

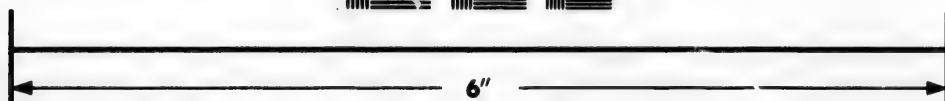
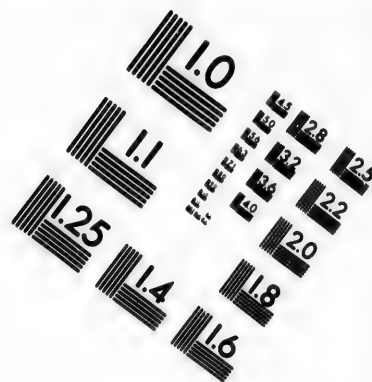
« Sur les cinq à six heures du matin, deux vaisseaux frais, suivis de toute l'escadre, vinrent l'attaquer. Le premier, qui était de la force de l'*Eclatant*, se mit vergue à vergue et le canonna d'une grande furie ; mais, il fut reçu de manière qu'au bout d'une heure son feu diminua, et à huit heures il plia, quoique secondé par l'autre vaisseau qui tirait à l'arrière plusieurs volées de canon avec peu de dommages. Enfin, après un combat de douze heures, l'escadre cessa sa poursuite et à deux heures après-midi on la perdit de vue.

« Les ennemis eurent deux vaisseaux dématés, plusieurs fort maltraités, et les Turcs et les Maures, qui bordaient la côte et furent spectateurs du combat, virent un vaisseau couler bas et que l'équipage fut sauvé par les autres. Ils témoignèrent le jour de cette victoire au consul de Tunis et à tous les Français à Porto-Farina quand le sieur Cassard y arriva deux jours après. Le *Sérieux* le vint rejoindre avec quelques bâtiments marchands et une prise anglaise de seize canons, chargée de blé.

« Le 26 mai, ils firent voile avec vingt-cinq bâtiments marchands chargés d'une grande quantité de blé et de marchandises du Levant. Le 1^{er} juin, le sieur Cassard prit trois brigantins mayorquins chargés d'huiles. La nuit suivante, un coup de vent sépara dix bâtiments qui sont arrivés à Toulon, et le sieur Cassard, avec le *Sérieux* et le reste de la flotte, alla mouiller en Sardaigne à la rade des îles Saint-Pierre. Il aperçut trois bâtiments qu'il fit attaquer le lendemain par sa chaloupe et son canot, avec ceux du *Sérieux*, et nonobstant le feu du canon de la forteresse sous laquelle ils étaient mouillés, il en enleva un qui était catalan, les deux autres étaient génois, sans autre perte que celle d'un homme tué et de quatre blessés. Le cinq, il arriva à Marseille avec la flotte qu'il escortait. »

Qui aurait pu s'imaginer que cette expédition, si glorieuse pour Cassard, si utile à Marseille, serait l'origine des malheurs du brave marin. Cassard réclama aux armateurs marseillais le remboursement des avances qu'il avait faites pour l'armement des bâtiments; la somme était élevée; il s'agissait de trois millions. Les Marseillais se refusèrent à un remboursement qu'ils trouvaient trop onéreux. De là, un procès que Cassard perdit à Marseille d'abord, puis au parlement d'Aix, quoique ses droits fus-





Photographic Sciences Corporation

**23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503**

15 12.8 12.5
13 12 12
11 20
8

11
10
11
12.8 12.5
13 12

sent certains, et à la poursuite duquel il s'acharna pour son malheur, comme nous le verrons plus tard.

L'année suivante, 1710, nouvelle campagne de Cassard dans la Méditerranée ; il arme à Toulon quatre vaisseaux avec lesquels il doit aller dégager une flotte de quatre-vingt quatre bâtimens venant de Smyrne chargés de blé et bloqués par six vaisseaux anglais dans un port de Toulon. Avec ses quatre vaisseaux, il attaque les six vaisseaux anglais, en enlève deux, met les autres en fuite et rentre triomphalement à Toulon ramenant la flotte marchande et ses prises. Le roi le fait capitaine de frégate. En 1711, Cassard, avec quatre vaisseaux, escorte à Constantinople et ramène à Toulon une flotte de cinquante bâtimens de commerce expédiés pour aller chercher du blé.

Avec une escadre de six vaisseaux et deux frégates, Cassard est envoyé en Amérique pour attaquer les colonies hollandaises et portugaises. Au mois de mai, il se trouve devant les îles du Cap-Vert ; la plus importante est Santiago qui compte douze mille hommes en état de porter les armes et qui a un port bien défendu. Cassard ne peut débarquer qu'un millier d'hommes ; cela lui suffit. Les Portugais se rendent et acceptent des conditions qu'ils n'exécutent pas. Le capitaine français les punit de leur manque de foi en pillant la ville et en s'emparant de deux vaisseaux qui étaient dans la rade.

Arrivé en Amérique, après s'être refait à la Martinique, il saccage les îles de Montserrat et d'Antigoa et vient en octobre 1712 attaquer Surinam, la capitale de la Guyane hollandaise. L'entreprise était hasardeuse ; l'entrée de la rivière de Surinam était défendue par des forts armés de cent trente pièces de canon. Sans s'effrayer, Cassard qui, comme Ducasse, était ingénieur et général en même temps que marin, forme un corps de débarquement et

amè
de la
la r
dais
«
4 fév
la no
capit
une
rang
dais
argen
dises
affair
nies
mit à
Ma
dans
conse
d'avi
une
raire
renfe
que
les fo
Cass
que
il fit
qui l
«
baie
La p
trave

amène une partie de son artillerie jusque sous les murs de la ville, pendant que ses vaisseaux forcent l'entrée de la rivière ; après plusieurs jours de combat, les Hollandais capitulent.

« M. de Pontchartrain, dit Dangeau dans son *Journal*, 4 février 1713, porta au roi chez Madame de Maintenon, la nouvelle que Cassard, fameux armateur, qui a été fait capitaine de vaisseau au dernier remplacement, avait fait une descente dans l'Amérique méridionale et qu'il avait rançonné la ville de Surinam, où il y a une colonie hollandaise, qu'il en avait tiré 700,000 livres (3,500,000) en argent et plus de 100,000 écus (1,500,000) en marchandises. Cassard, qui a fait lui-même la relation de cette affaire, mande qu'il va encore attaquer deux autres colonies hollandaises qui sont sur cette côte-là. » Et de fait, il mit à rançon les villes de Berbice et d'Asbeke.

Mais, le plus glorieux peut-être des exploits de Cassard dans le Nouveau-Monde fut l'attaque de Curaçao. « Un conseil assemblé à bord du vaisseau commandant fut d'avis que Cassard compromettait son escadre en risquant une entreprise considérée par beaucoup comme téméraire. La ville de Curaçao, sans compter sa population, renfermait une garnison supérieure en nombre aux troupes que le capitaine français avait sous ses ordres, et toutes les fortifications étaient garnies d'une imposante artillerie. Cassard, prenant sur lui toute la responsabilité, démontra que le succès était non seulement possible, mais assuré ; il fit passer dans tous les cœurs la confiance et l'ardeur qui l'animaient ; l'attaque fut décidée.

« Le 18 février 1713, une descente fut opérée dans la baie de Santo-Croix, à cinq lieues de la ville de Curaçao. La précaution que Cassard prit de tenir ses vaisseaux en travers jeta de l'inquiétude parmi les Hollandais et les

amena à diviser leurs forces. Mais un accident imprévu fut sur le point de déconcerter les plans du commandant français. Le *Rubis*, capitaine de Sabran, fut emporté par les courants, avec deux autres vaisseaux chargés de troupes, de mortiers et de boulets. Cassard n'avait plus à sa disposition que onze cents hommes ; le cœur ne lui faillit point en cette grave circonstance. Son courage et son habileté supplèrent au nombre ; à la tête de six cents soldats, il marche contre un détachement de 800 Hollandais, retranchés sur le sommet d'une montagne qu'il fallait franchir avant d'atteindre la ville de Curaçao. Ses troupes, animées par son exemple, gravissent la montagne avec un tel élan que, dès le premier choc, les ennemis sont forcés de se retirer dans leurs retranchements, où on les poursuit sans leur laisser le temps de respirer. Partout, Cassard est le premier ; il est blessé au pied, on l'emporte, mais il ne cesse point de donner ses ordres et de s'occuper des opérations. La confusion se met un moment, après cet accident, parmi les troupes françaises, mais l'Epinai les rallie et les ramène à l'attaque. La résistance des Hollandais est opiniâtre ; mais, à la fin, forcés dans leurs retranchements, ils abandonnent leurs armes, leurs bagages et jusqu'à leurs drapeaux.

« Cassard laisse à l'Epinai le soin de conserver le poste dont on vient de se rendre maître ; le *Rubis* et les deux autres vaisseaux qui avaient été entraînés par les courants ayant rejoint l'escadre, il ordonne à Beauville, commandant de l'artillerie, de se porter en avant et d'aller prendre position avec les canons et les mortiers des vaisseaux, pour battre incessamment le fort et la ville de Curaçao. Beauville forme aussitôt un détachement de onze cents hommes, dont trois cents s'libustiers, entre dans un défilé défendu par douze cents Hollandais et treize

pièces
bout d
s'oppo
ville e
maien
pas un
arrive
tranch
terie d
dre au
neur l
ne la
mières
se défe
moyen
cette c
se réta
tinique
moins
de livr

Jusc
appré
outre
Louis
un pe
à repr
une es
avait r
à ceu
l'on m
ciait a
dues c
avait

pièces de canons, fait mettre à ses gens la baïonnette au bout du fusil, s'élance à l'ennemi, renverse tout ce qui s'oppose à sa course; les Hollandais se replient vers la ville et abandonnent au vainqueur deux batteries qui fermaient le chemin de Curaçao. Les Français n'interrompent pas un instant leur marche victorieuse; le 26 février, ils arrivent devant la place. Beauderville ouvre incontinent la tranchée devant la ville, fait mettre six mortiers en batterie et commence le bombardement. Cassard envoie l'ordre au commandant de l'artillerie de menacer le gouverneur hollandais, de mettre le feu à la ville de Curaçao, s'il ne la rend au plus vite. Celui-ci n'obéit point aux premières sommations; mais bientôt, désespérant de pouvoir se défendre plus longtemps, il capitule et rachète la place moyennant une somme de 600,000 livres. Cassard, après cette expédition qui termina sa campagne d'Amérique, alla se rétablir de sa blessure et réparer ses vaisseaux à la Martinique où, dans ses différents voyages, il avait porté, en moins d'une année, une valeur d'environ 9 à 10,000,000 de livres, enlevée aux ennemis de la France. »

Jusqu'alors les services de Cassard avaient été justement appréciés. Ses campagnes d'Amérique lui avaient valu, outre le grade de capitaine de vaisseau, la croix de Saint-Louis; mais les épreuves, les disgrâces allaient commencer, un peu par sa faute. « Cassard, dit Dussieux, se disposait à reprendre la mer pour rentrer en France, lorsqu'arriva une escadre, dont le commandant lui transmit l'ordre qu'il avait reçu du ministre, de réunir les vaisseaux de Cassard à ceux qu'il commandait. Cassard n'avait qu'à obéir, et l'on mit à la voile à la fin de mars 1713. Louis XIV négociait alors la paix d'Utrecht; les hostilités étaient suspendues de fait, et le commandant en chef des deux escadres avait l'ordre d'éviter tout combat avec les Anglais. Quel-

ques jours après le départ de la Martinique, on rencontra une flotte anglaise. Cassard voulut l'attaquer ; le commandant s'y opposa. Cassard ne tint pas compte de la défense, et accusant son chef de poltronnerie, il rassemble les officiers de son escadre et leur dit : « Partout où je trouve les « ennemis de mon maître, mon devoir est plus fort que « des ordres dictés par la lâcheté », et il attaqua les Anglais, les battit, les dispersa et leur prit deux vaisseaux qu'il ramena à Toulon.

« A son retour, Cassard apprit que le roi l'avait nommé capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis. Mais, quand le ministre sut qu'il avait désobéi à son chef et attaqué les Anglais, il blâma Cassard, qui voulut alors demander raison à ce chef qu'il traitait de dénonciateur ; et il paraît qu'on eut quelque peine à lui faire admettre que le commandant de l'escadre n'avait fait que son devoir en informant le ministre de tout ce qui s'était passé. »

Il nous semble que dans ce récit d'un écrivain très favorable à Cassard, on peut reconnaître les défauts de celui-ci et comprendre comment ils ont pu contribuer à lui faire terminer dans la disgrâce une carrière si brillamment commencée. Il est évident, que Cassard devait obéir aux ordres du roi et ne pas attaquer les Anglais. La France avait alors tout intérêt à détacher ceux-ci de la coalition formée contre elle, et mieux valait renoncer à un succès maritime, même important, que de risquer de faire échouer les négociations entamées avec l'Angleterre. Et Cassard, après avoir accusé de lâcheté, son supérieur, parce qu'il obéissait aux ordres reçus, voulait encore le provoquer en duel. Ce sont là des violences qui doivent tourner contre leur auteur.

La conclusion de la paix avait laissé Cassard sans commandement à la mer ; il reprit son procès contre la ville

de M
cara
mini
Dugu
cier
tout
fier
justi
cont
l'éco
du
accu
emp
justi
le fit
soix
Ce
seill
deva
doit
don
des
ce n
reste
part

de Marseille ; inactif, il y apporta toute l'âpreté de son caractère. On lui offrit des pensions, des gratifications ; le ministre, auprès duquel l'appuyait chaleureusement Duguay-Trouin, lui proposa de s'entremettre pour négocier entre lui et la ville une transaction ; Cassard refusa tout ; il voulait ses trois millions, n'entendant rien sacrifier de son droit ; il exigeait que le ministre lui fit rendre justice par ce même parlement d'Aix, qui s'était prononcé contre lui ; il éclatait en plaintes violentes. On finit par l'éconduire durement. Lorsque le pouvoir passa aux mains du cardinal de Fleury, Cassard, espérant un meilleur accueil, reparut à la cour ; le cardinal le reçut froidement ; emporté par son caractère, aigri par la souffrance et l'injustice, Cassard se plaignit très haut ; une lettre de cachet le fit enfermer au château de Ham où il mourut à l'âge de soixante-huit ans.

Certes, c'était une grande injustice, et la ville de Marseille est coupable d'avoir refusé de rembourser ce qu'elle devait à celui qui l'avait préservée de la famine, mais on doit reconnaître aussi que Cassard n'est pas sans s'être donné quelques torts, et que, s'il n'est pas mort au faite des honneurs militaires comme Duguay-Trouin et Ducasse, ce n'est nullement à cause de sa naissance obscure. Il n'en reste pas moins un des plus vaillants marins de la dernière partie du règne de Louis XIV.

XIX

Langeron.

Le nom de Langeron comme celui de Coëtlogon se trouve trop souvent inscrit glorieusement dans les annales maritimes de la France, pour que nous puissions le passer sous silence. L'un des plus illustres parmi les Langeron fut certainement le comte Joseph Andrault de Langeron, lieutenant général des armées navales, dont le nom est lié à la défense de Toulon en 1707.

Capitaine de vaisseau, Langeron assiste en 1673 aux batailles des Bancs de Flandre et du Texel. Dans cette dernière bataille, « le capitaine de Langeron s'étant trouvé, avec l'*Apollon* de cinquante canons, au vent de l'amiral Bankaert, entreprit d'aborder successivement plusieurs vaisseaux ennemis ; il soutint avec une fermeté prodigieuse un feu de trois heures entre trois bâtiments hollandais, comme s'il eût été à l'ancre, tirant des deux bords, et sortit de cette position, non seulement sans avoir été mis hors de combat, mais après avoir désemparé ses adversaires. »

Langeron fait ensuite dans la flotte de Duquesne la campagne de Sicile ; il est aux batailles de Messine, des îles Lipari, d'Azosta et de Palerme. En 1689, il devient chef d'escadre, et c'est avec ce grade qu'il prend une part glorieuse aux batailles de Bévéciers et de la Hogue.

Lorsque les Anglais, en 1694, attaquent Brest, le chef d'escadre de Langeron se distingue dans la défense, sous les ordres de Vauban. « Le roi, dit Dangeau, à la date du 25 octobre 1694, reçut à son réveil la nouvelle de la défaite de mille deux cents Anglais qui avaient fait une descente à Camaret, voulant se rendre maîtres de ce poste pour pouvoir ensuite bombarder Brest. L'action se passa vendredi 18. Ils commencèrent à canonner à onze heures du matin et firent la descente à une heure, et commencèrent à se retrancher; ils avaient plusieurs officiers à leur tête. Nous avons fait d'abord un très grand feu des tours et des retranchements qui étaient garnis des milices du pays et de huit compagnies franches de la marine sous les ordres de M. de Langeron, chef d'escadre; le feu dura longtemps, après quoi Benoise, capitaine d'une compagnie franche de la marine, voyant les ennemis dans une espèce de confusion, a marché à eux l'épée à la main, suivi de cinquante soldats de sa compagnie et soutenu par un autre détachement de pareil nombre; il les a renversés et poussés jusque dans la mer. On en a tué quatre ou cinq cents et fait autant de prisonniers. Talmash, général de l'infanterie anglaise, qui commandait ce détachement, y a été tué; c'était l'officier de la plus grande réputation parmi eux ».

Lieutenant général des armées navales en 1692, Langeron obtient en 1704 la lieutenance du roi en Basse-Bretagne et en 1703 la croix de Saint-Louis. En 1704, à la bataille de Velez-Málaga, il commande l'arrière garde, et monté sur le *Soleil Royal* il coule l'*Albermale*, vaisseau de l'amiral hollandais Kallenburgh; de tout l'équipage il n'échappa qu'une dizaine d'hommes avec l'amiral qui s'était transporté sur un autre vaisseau.

Mais le principal exploit du lieutenant général comte de

Langeron, celui auquel son nom est attaché, c'est, comme nous l'avons dit, la défense de Toulon en 1707.

« Victor, duc de Savoie, et son parent, le prince Eugène, avaient formé le projet d'envahir la Provence par terre, pendant qu'une flotte anglo-batave seconderait par mer leurs opérations de conquête. L'Angleterre avait insisté pour que l'importante ville maritime de Toulon fût le principal objet de l'attaque, et elle s'était engagée à ne rien négliger pour anéantir ce grand arsenal méditerranéen. Cloudesty Showel eut le commandement de la flotte des alliés. Après avoir inutilement sommé Lamothe-Guérin, commandant des îles Marguerites, de faire taire son canon qui grondait sur les vaisseaux anglais et jusque sur les troupes impériales qui suivaient la côte, il parut au mois d'août devant Toulon avec quarante-six vaisseaux de ligne et vingt-neuf galiotes et brûlots. Les troupes impériales et celles du duc de Savoie étaient aussi arrivées devant l'importante cité maritime, mais pas assez tôt toutefois pour que les Français n'eussent pas eu le temps de les prévenir. Les alliés s'étaient flattés de trouver Toulon sans défense du côté de la terre; mais grande fut leur surprise de voir comment quelques jours avaient suffi pour élever des fortifications redoutables de ce côté, négligé naguère comme n'étant menacé d'aucune attaque. La marine royale de France occupait presque tous les postes de la place et ses abords. Dans tous les forts, à toutes les batteries, et jusque dans un camp retranché que l'on venait de faire, c'étaient des officiers de mer qui conduisaient presque toutes les opérations de la défense. Les chefs d'escadre d'Alyre, d'Ailly et de Villars, frère du célèbre maréchal de ce nom, s'y faisaient remarquer. On y voyait aussi les capitaines de vaisseau Duquesne-Mosnier, des Francs, de Champigny, de la Boissière, de Beaujeu, de

Motheux, de Court de Chaulieu, de Combes, de Beaussier, de Norei, de Grancei, de Pontac, de Boulainvilliers, de Vaghan, de Montgon, de Béthune; les officiers de vaisseau de Grenonville, de Laubespain, d'Héricourt. Le lieutenant général des armées navales, comte de Langeron, avait le commandement supérieur des équipages, des troupes et de l'artillerie de mer. On lui avait donné l'ordre de disposer tous les vaisseaux qui étaient dans la rade à être coulés bas, si Toulon ne pouvait être secouru. Langeron, prévoyant d'autre part un bombardement qui pourrait les incendier, même sans que la place fut prise, usa d'un moyen mixte dont le résultat fut heureux. Il introduisit de l'eau dans ces vaisseaux, remplit leurs fonds de cales et les coula, mais de manière à ce que, mis ainsi à l'abri des bombes des alliés, ils pussent être vidés et relevés après la levée du siège. Le *Tonnant* et le *Saint-Philippe*, commandés, le premier par le capitaine de Montgon, le second par le capitaine de Béthune, furent seuls exceptés par Langeron; il les transforma en deux véritables citadelles; ils furent échoués, placés et entourés de manière à faire beaucoup de mal et à n'en recevoir que très peu. Les alliés commencèrent le siège de Toulon par terre et par mer; mais il ne tarda pas à tourner à leur entière confusion. Désespérés de leur échec et ne voulant pas perdre tout le fruit de leurs frais immenses, les Anglais essayèrent au moins de faire avec leurs bombes le plus de mal qu'ils pourraient à la ville de Toulon; leurs galiotes s'avancèrent en conséquence, soutenues par leurs vaisseaux. Ce bombardement avait en outre pour but de couvrir la retraite précipitée des armées impériale et savoyarde, qui parurent brusquement harcelées par une armée française qui tenait la campagne sous les ordres du maréchal de Tessé. L'amiral Showel réussit à brûler deux vieux vaisseaux

hors de service et à jeter sur certaines parties de l'arsenal et du port quelques bombes dont on étouffa tout aussitôt les effets; mais les canons, les mortiers de la place, auxquels se joignaient les feux du *Tonnant* et du *Saint-Philippe*, le forcèrent bientôt à s'éloigner avec des pertes considérables. Dès qu'il fut parti, on se mit en devoir de vider et de relever les vaisseaux dont Langeron avait fait remplir les fonds de cales; l'opération fut pour presque tous couronnée de succès. Avec Toulon, toute la partie de la Provence qui était déjà envahie et dans laquelle se trouvaient les villes ouvertes d'Hyères et de Fréjus, fut délivrée de la présence des ennemis, qui se retiraient, les uns par terre traînant les maladies, la mort après eux, les autres par mer avec une destinée plus fatale encore; car Showel, l'un des plus illustres marins dont s'honore l'Angleterre, alla donner, comme un navigateur vulgaire, contre les rochers de Scilly, et en moins de deux minutes fut englouti avec son vaisseau amiral, qui portait, outre beaucoup d'officiers et de gentilshommes, huit à neuf cents matelots; trois autres vaisseaux anglais, avec leurs équipages, périrent pareillement; le reste n'échappa qu'à grand'peine et après avoir été mis en général dans le plus misérable état. L'Angleterre était payée pour garder un long et amer souvenir de son expédition de 1707 contre Toulon ».

Cette défense valut le cordon rouge au lieutenant général de Langeron qui fut emporté quatre ans après par une attaque d'apoplexie, laissant, de l'aveu de Saint-Simon lui-même, la réputation d'un « fort bon marin ».

S
la r
hor
Bou
vain
mar
Ro
le fil
com
des
le p
pris
guer
1693
débu
père
tif, m
à un
nom
verno
curie
appré
physi

XX

La Gallissonnière.

Sous le règne de Louis XV, époque de décadence pour la marine qui est négligée, deux hommes se montrent hors de pair. Mahé de Labourdonnais, auquel M. Bathild Bouniol a consacré une notice, et La Gallissonnière, le vainqueur de Mahon, le digne successeur des grands marins de Louis XIV.

Roland-Michel Barrin, marquis de la Gallissonnière, était le fils d'un lieutenant général des armées de mer, qui avait commencé sa carrière dans le commandement si dangereux des brûlots. « Père illustre d'un fils plus illustre encore », le premier lieutenant général de la Gallissonnière avait pris une part glorieuse à toutes les grandes batailles des guerres de Louis XIV. Son fils, Roland-Michel naquit en 1693 à Rochefort. En 1710, encore presque un enfant, il débutait dans la carrière maritime sous les ordres de son père; il était cependant de complexion frêle et d'aspect chétif, mais il y avait en lui une grande force de volonté unie à une haute intelligence. En 1738, la Gallissonnière était nommé capitaine de vaisseau; en 1744, il devenait gouverneur du Canada. On raconte à cette occasion une curieuse anecdote. Les Indiens, comme tous les sauvages, apprécient grandement la force corporelle et les avantages physiques. Ne connaissant du nouveau gouverneur que sa

grande réputation de soldat, ils se le représentaient fort, vigoureux, d'allure militaire; leur orateur avait même préparé un compliment en ce sens. Or, La Gallissonnière était petit et même un peu contrefait. L'orateur fut un moment déconcerté; son discours se trouvait perdu; mais il reprit bientôt son sangfroid, et il dit au nouveau gouverneur: « Il faut que tu aies de bien hautes qualités, pour que le Grand Roi t'ait choisi pour le représenter ici. » La Gallissonnière avait, en effet, de bien hautes qualités, et Louis XV avait bien choisi. Malgré son extérieur qui devait les prévenir contre lui, il sut prendre sur les Indiens une grande influence et les attacher de plus en plus à la France. Cela servit beaucoup ses successeurs et surtout Moncalm dans sa lutte désespérée contre les Anglais.

C'est La Gallissonnière qui « avait conçu et fait adopter un plan de jonction entre le Canada et la Louisiane, au moyen d'une chaîne de forts et d'établissements le long de l'Ohio et du Mississipi, à travers les régions désertes qui séparaient ces vastes pays à l'ouest des lacs. Le but de la Gallissonnière avait été non seulement d'établir une communication, moins difficile et moins longue que par le Nord, entre les deux colonies, et de pouvoir faire parvenir en France par la Louisiane des dépêches durant l'hiver, quand l'embouchure du fleuve Saint-Laurent est fermée par les glaces, mais encore de resserrer les Anglais entre les monts et la mer. Quoiqu'on ne lui eût pas donné, à beaucoup près, les moyens de mener à bonne fin le plan adopté, néanmoins il avait commencé à le mettre à exécution, et tant qu'il avait été au Canada, les Anglais, loin de s'agrandir sur le continent, s'y étaient tenus sur la défensive. En 1749, peu de temps après la signature du traité d'Aix-la-Chapelle, La Gallissonnière avait été chargé de régler avec les commissaires d'Angleterre les limites

entre les colonies françaises et les colonies anglaises sur le continent septentrional d'Amérique. Mais dès lors on n'avait pu s'entendre, et La Gallissonnière était revenu en France, après avoir maintenu avec fermeté et dignité les droits de son pays. » Le salut du Canada et de la Louisiane, le maintien de la domination française dans l'Amérique septentrionale étaient dans la politique inaugurée par La Gallissonnière ; on ne voulut pas le comprendre à Paris, ou plutôt on recula devant les sacrifices nécessaires, et dix ans après le retour de La Gallissonnière, le Canada était perdu malgré les héroïques efforts de Montcalm et de ses dignes lieutenants Burlamaque, Bougainville et Lévis. La faute n'en était pas au marin qui avait si bien montré ce qu'il y avait à faire.

La Gallissonnière était, comme son père, lieutenant général des armées navales, lorsque la guerre éclata en 1756 entre la France et l'Angleterre ; il passait, à bon droit, pour le plus habile de nos tacticiens maritimes, et le gouvernement songea immédiatement à lui pour le commandement de la flotte qui devait conduire à Minorque et protéger un corps de douze mille hommes placé sous les ordres du maréchal de Richelieu et destiné à enlever, pour la rendre à l'Espagne, la ville de Port-Mahon que les Anglais occupaient depuis la guerre de succession. La Gallissonnière était malade ; mais l'on faisait appel à son dévouement ; il n'hésita pas.

La flotte partit des îles d'Hyères le 12 avril 1756 ; elle se composait de douze vaisseaux de ligne, cinq frégates, et cent cinquante bâtiments de transport. Par son activité, par l'habileté de ses manœuvres, La Gallissonnière sut prévenir une escadre anglaise envoyée pour l'arrêter ; le 17 avril, il débarquait sans obstacle à Minorque toute l'armée du maréchal de Richelieu.

« Il était temps, car le même jour, La Gallissonnière recevait avis de l'approche de l'escadre anglaise, composée de treize vaisseaux de ligne et de cinq frégates, et commandée par l'amiral Byng. Elle se proposait non seulement de jeter des secours dans la place de Mahon, mais aussi de combattre la flotte française. Le 21 mai, les deux escadres étaient en présence. Celle de France se tenait en panne sous le vent des Anglais, sur une ligne serrée et dans le plus bel ordre. L'avant-garde anglaise, commandée par West, formait une ligne parallèle avec l'avant-garde française que commandait le chef d'escadre Glandevéz ; le centre des ennemis et leur arrière-garde, où était Byng en personne, formaient un angle avec les deux autres divisions des Français, dont l'une, le corps de bataille, était commandée par La Gallissonnière, et l'autre, l'arrière-garde, par le chef d'escadre La Clue. L'avant-garde ennemie essuya la première tout le feu de l'avant-garde française. Glandevéz se comporta si bien que West, son adversaire, à moitié désarmé, ayant perdu beaucoup de monde, bientôt ne riposta plus. Byng, avec sa division, avait essayé en vain d'engager le combat avec les Français, en même temps que West, son contre-amiral... Dès ce moment, la ligne anglaise fut en quelque sorte rompue, la plupart des vaisseaux anglais ne pouvant suivre leur vaisseau amiral. Divers accidents et malentendus vinrent encore aggraver la position de Byng qui, monté sur le *Ramillies*, vaisseau dont le nom seul était une injure pour la France, se conduisit avec un irréprochable courage, sinon avec l'intelligence d'un habile amiral... La Gallissonnière, avec le corps de bataille, ayant reconnu, à travers la fumée, le désordre mis dans le centre et l'arrière-garde des ennemis, en profita habilement. Il fit si bien, en redoublant son feu, que Byng ne put ni

rétablir sa ligne, ni faire sortir les siens de l'inextricable désordre dans lequel ils s'étaient jetés eux-mêmes. La Clue, avec l'arrière-garde française, se comporta aussi avec beaucoup de vigueur; sa division resta toujours si serrée que tous les efforts des Anglais ne purent réussir à l'entamer... Toute l'escadre française, comptant à peine trente-huit hommes morts et le double de blessés, se réunissait en ligne à deux portées de canon des Anglais, qui tenaient le vent autant qu'il leur était possible. Mais Byng, jugeant que dans le pitoyable état où était son escadre, il y aurait témérité à lui à renouveler l'action avec les Français, qui depuis le commencement de l'affaire n'avaient pas cessé un instant d'avoir l'avantage et qui n'avaient encore rien perdu de leurs forces, résolut de se soustraire par la fuite à un danger imminent. Il alla se mettre à l'abri sous le canon de Gibraltar... La prise de Mahon, du fort Saint-Philippe et de l'île Minorque tout entière furent les conséquences de la victoire navale que les Français venaient de remporter.

« Ce n'est pas le maréchal de Richelieu qu'il convenait de surnommer le vainqueur de Port-Mahon, comme a fait la flatterie de Voltaire, infidèle historien; c'est La Gallissonnière qui méritait de voir sa belle carrière couronnée de ce glorieux surnom; l'équitable postérité doit le lui restituer. La Gallissonnière survécut peu à sa victoire; d'une santé toujours languissante, il n'avait entrepris sa dernière expédition que par dévouement et contre l'avis des médecins qui lui avaient annoncé la mort comme devant être le résultat assuré de ses nouvelles fatigues. En effet, comme il était en route pour se rendre à Fontainebleau où se tenait dans le moment Louis XV, il mourut à Nemours le 26 octobre 1756, avant d'avoir pu toucher le but prochain de son voyage. Le roi dit qu'il

l'avait appelé à Fontainebleau pour lui donner lui-même le bâton de maréchal de France. Tous les marins le regrettaient, les matelots surtout au bien être desquels il veillait avec soin. L'excellent administrateur, l'habile organisateur s'étaient montrés en lui, tant au Canada pendant qu'il en était gouverneur, qu'à Rochefort pendant qu'il était commissaire général de l'artillerie, et au dépôt des plans, cartes et journaux de la marine dont on lui avait confié la direction. La science perdit en lui un de ses fidèles; La Gallissonnière s'occupait avec passion d'histoire naturelle, et il savait tourner cette étude au profit de l'humanité. Dans toutes les îles où il abordait, il avait soin de semer des graines utiles, de planter de nouveaux arbres fruitiers, laissant ainsi des souvenirs durables de son passage. Des colonies il apportait en retour d'autres semences, d'autres plantes dont il enrichissait le sol même de la France. La Gallissonnière avait l'âme aussi belle que son extérieur était contrefait. Petit de taille et bossu de corps, il était droit de cœur et grand d'esprit ».

XXI

Quelques marins de Louis XV.

Quoique le long règne de Louis XV soit incontestablement une époque de décadence pour la marine française, et que seuls La Bourdonnais et La Gallissonnière se

déta
celle
que
et v
de b
qué
tion
enre
ces
De
les A
ritim
dans
capt
aux
natu
la m
vues
dem
dent
duèr
pitai
senc
supé
capi
Lors
capi
un c
nai,
Ce f
heu
deu
tère

détachent pour assez mériter, dans une galerie comme celle-ci, une notice spéciale, il ne faudrait pas en conclure que la France a manqué à cette époque de marins habiles et vaillants; il en est qui se sont distingués par des actes de bravoure, par de réels services, et auxquels il n'a manqué que des circonstances favorables et des moyens d'action pour faire davantage. Aussi croyons-nous devoir enregistrer ici les noms et les services de quelques-uns de ces marins.

Déjà, dans les dernières années du règne de Louis XIV, les Anglais avaient prétendu imposer leur suprématie maritime, et l'on connaît la plaisanterie de Forbin ramenant dans un port français de nombreux bâtiments anglais capturés par lui et faisant crier par ses équipages : « Place aux maîtres de la mer ». Les prétentions anglaises avaient naturellement augmenté avec l'affaiblissement progressif de la marine française, négligée par des ministres à courtes vues. Le 18 janvier 1741, le capitaine de l'*Épinai*, un des demeurants de la marine de Louis XIV, montant de l'*Ardent*, et ayant avec lui le *Mercur*, capitaine de l'*Étandière*; le *Diamant*, capitaine de Piossins et la *Parfaite*, capitaine d'Estourmel, se trouva vers le cap Tiberon, en présence d'une escadre anglaise forte de six vaisseaux de force supérieure. Les deux nations n'étaient pas en guerre, et le capitaine de l'*Épinai* n'était pas homme à battre en retraite. Lorsque les bâtiments furent à portée de s'entendre, un des capitaines anglais somma le commandant français d'envoyer un canot à son bord; sur le refus du capitaine de l'*Épinai*, il lui tira deux coups de canon, puis toute sa bordée. Ce fut le signal d'un engagement général qui dura deux heures. Les Anglais, quoique bien supérieurs, furent par deux fois obligés de se retirer désarmés. Ils s'exécutèrent, et un de leurs officiers se rendit à bord de l'*Ar-*

dent, dans un canot portant pavillon blanc et s'excusa auprès du commandant français en lui disant qu'on avait cru ses vaisseaux espagnols. Comme le dit Léon Guérin, « le brave l'Épinai dut être bien satisfait, dans son noble orgueil, d'avoir ainsi fait reconnaître sa nation aux coups qu'elle savait encore porter ».

Le 5 août de la même année, autre affaire plus étrange et non moins honorable pour notre marine : le capitaine de Caylus, avec trois navires de guerre français, rencontra à l'entrée du détroit de Gibraltar plusieurs vaisseaux anglais sous les ordres du commodore Berkeley. Le capitaine de Pardaillan, avec l'*Aquilon*, se trouva le premier à portée des vaisseaux anglais. Le commodore Berkeley lui dit de mettre son canot à la mer ; Pardaillan refusa, disant qu'on eût à s'adresser à son commandant, « Si vous êtes français, arrêtez ou je vous traiterai en ennemis, dit l'anglais. — Nous sommes bâtiments de guerre du roi de France ; allez parler, s'il vous convient, au commandant, répliqua Pardaillan. — Le commodore anglais fit tirer un premier coup de canon. « Avons-nous guerre ? » dit Pardaillan, qui ajouta : « Si vous tirez, je vous enverrai toute ma bordée ». L'anglais tira trois coups de canon, et Pardaillan, tenant parole, riposta en lâchant toute sa bordée. Le combat s'engagea très vif. Malheureusement on eut à déplorer la mort de Pardaillan, qui promettait à la France un marin de haut mérite. Son second Du Tillet le remplaça dignement. Un des vaisseaux anglais alla attaquer la frégate la *Flore* que commandait le capitaine de Saurins Murat et qui se défendit énergiquement quoiqu'elle n'eût que vingt-six canons. Caylus, sur le *Borée*, vint soutenir sa frégate et démâta un vaisseau anglais, pendant que l'*Aquilon* en forçait un autre à la retraite. Ce combat se livrait au milieu de la nuit ; il cessa vers trois heures du

matin. Les marins français, pleins d'ardeur, se préparaient à continuer cette lutte inégale. Lorsque le jour parut, Caylus vit qu'il avait affaire à dix vaisseaux anglais. Il attendait l'attaque avec fermeté lorsqu'un canot, portant pavillon blanc, vint lui apporter les excuses du commandant anglais. « Je n'avais point offensé les Anglais, répondit fièrement Caylus; le roi mon maître sera instruit de cette manœuvre. Au surplus, en ce qui me concerne, je sais gré à ces messieurs d'avoir un peu exercé mes équipages; cela nous aura été utile en cas de guerre ».

Tout en prétendant n'être point en guerre avec la France, l'Angleterre avait envoyé bloquer dans la rade de Toulon une escadre espagnole qui y était venue hiverner. C'était trop et le lieutenant général de La Bruyère de Court fut chargé de protéger la sortie de l'escadre espagnole. Il appareilla le 19 février 1774. Le 22 l'escadre franco-espagnole rencontra la flotte anglaise commandée par l'amiral Matthews. Une fausse manœuvre des Espagnols permit à l'amiral anglais de les couper de la flotte française; ils coururent de grands dangers et le vaisseau amiral le *Real Philippe* ne fut sauvé que grâce au capitaine de Lage de Cueilli, un officier français qui prit le commandement. L'amiral Don José Navarre, légèrement blessé, s'était retiré à fond de cale, malgré l'opposition de quelques officiers français. De Lage de Cueilli, quoique le *Real Philippe* fût en partie désarmé, soutint avec fermeté le choc de plusieurs vaisseaux anglais. Comme le bâtiment était menacé par un brûlot, des officiers espagnols parlaient de se rendre. « Vous avez sans doute oublié, dit-il, que je suis ici et vivant. J'ai fait dire au roi que son pavillon ne serait jamais livré à l'ennemi. Je ne manquerai pas aujourd'hui à mon engagement. Occupez-vous donc de détruire ce brûlot. Faites pointer le canon

contre lui, avec promesse de récompense à celui qui le coulera ». Au moment où le brûlot n'était plus qu'à quelques pas, de Lage lui fit envoyer par les sabords trois coups de canons qui l'arrêtèrent ; les Anglais y mirent le feu, mais le *Real Philippe* était sauvé.

De son côté La Bruyère de Court était aux prises avec l'avant-garde anglaise ; l'explosion du brûlot lui révéla le danger de l'escadre espagnole, et il se porta immédiatement à son secours. Son arrivée fit reculer les Anglais, qui durent abandonner même le seul vaisseau espagnol qu'ils eussent pu enlever. Les flottes restèrent deux jours en présence, La Bruyère de Court couvrant l'escadre espagnole et se montrant disposé à accepter le combat. L'amiral Matthews n'osa pas renouveler l'attaque et se retira à Minorque. La flotte française était donc victorieuse ; elle escorta l'escadre espagnole jusque dans le port de Carthagène et revint à Toulon ramenant quatre vaisseaux anglais, trophées de sa victoire. La Bruyère de Court, qui avait plus de soixante ans au moment de ce combat, honorable pour la marine française, n'était pas un marin brillant, mais il avait une longue expérience ; il connaissait son métier et était surtout un homme de devoir.

La guerre avait fini par être déclarée entre la France et l'Angleterre. Le capitaine Dubois de la Mothe, escortant une flotte marchande avec deux bâtiments de guerre, sut, par sa valeur et son habileté, échapper avec sa flotte marchande à une escadre de cinq vaisseaux anglaise. La même année, 1746, convoyant à Saint-Domingue avec un vaisseau et une frégate une autre flotte marchande, il la sauva en tenant tête à une escadre de quatre vaisseaux. Le lendemain, n'ayant plus en face de lui que deux vaisseaux, il les força à la retraite. Revenant en France avec une

autre flotte marchande, Dubois de la Mothe se trouva en présence d'une escadre de neuf vaisseaux qui interceptait la route; la nuit arrivait; il ne fit aucun signal de nuit et parvint à dérober sa marche aux Anglais. Ceux-ci essayèrent vainement de le poursuivre; le seul résultat de cette tentative fut la perte d'un de leurs vaisseaux sur des récifs à l'embouchure de la Loire.

Quelques années plus tard, en 1757, le chef d'escadre Dubois de la Mothe était envoyé au Canada pour s'opposer aux projets de descente des Anglais. Il se préparait à livrer bataille à la flotte anglaise, lorsque le brouillard et la tempête séparèrent et dispersèrent les deux flottes. Dubois de la Mothe dut revenir en France sans avoir pu livrer combat aux Anglais, mais il avait déjoué les projets de l'amiral Holburn et fait sept cents prisonniers. Officier général de mérite, Dubois de la Mothe était de ces marins capables de faire de grandes choses si on leur en avait fourni les moyens.

Le 14 mai 1747, le chef d'escadre de La Jonquière, qui escortait avec cinq vaisseaux de ligne et cinq bâtiments inférieurs, une grande flotte de commerce, fut rencontré, à la hauteur du cap Finistère, sur la côte de Galice, par les deux escadres de l'amiral Anson et du contre-amiral Warren, fortes de seize vaisseaux de ligne et de plusieurs frégates. En abandonnant la flotte marchande, l'escadre aurait sans doute pu s'échapper; mais, nul n'y songea parmi les commandants des bâtiments de guerre. Le chef d'escadre de La Jonquière fit signal aux bâtiments marchands de prendre le large, pendant qu'il ferait tête à la flotte anglaise. Chaque bâtiment français, exposé au feu de plusieurs vaisseaux anglais de tonnage supérieur, fit vaillamment son devoir. Le commandant de La Jonquière, sur le *Sérieux*, soutint le combat pendant trois heures

contre cinq bâtimens ennemis ; dans cette défense désespérée, le commandant tomba le cou traversé par une balle ; le *Sérieux*, désarmé, faisant eau, avait perdu la moitié de son équipage. Le lieutenant de vaisseau Saliez, qui commandait la *Gloire*, de cinquante-six canons, fut tué et le bâtiment n'amena son pavillon qu'après avoir perdu les deux tiers de ses hommes. Les autres bâtimens succombèrent également avec honneur ; deux, l'*Invincible*, de soixante-quatorze canons, commandant de Saint-George, et le *Diamant*, de cinquante canons, commandant Hocquart, prolongèrent leur résistance jusqu'à la nuit. Grâce à ce généreux dévouement, la plus grande partie de la flotte de commerce put échapper aux Anglais.

Cinq mois plus tard, une escadre française commandée par le chef d'escadre Desherbiers de l'Étanduère, montrait le même dévouement. Avec huit vaisseaux, le commandant de l'Étanduère escortait une flotte marchande de deux cent cinquante voiles, lorsqu'il se trouva en présence de la flotte de l'amiral Hawke, forte de vingt-trois vaisseaux de ligne. Les vaisseaux français firent résolument tête à l'ennemi, pendant que la flotte marchande s'éloignait. Mais la disproportion des forces était trop grande, la lutte trop inégale ; quatre des vaisseaux français tombèrent au pouvoir des Anglais, dont trois complètement désarmés et risquant de couler bas. Le *Tonnant*, que commandait l'Étanduère, luttait toujours, attaqué par plusieurs vaisseaux anglais ; blessé deux fois, l'Étanduère n'avait pas voulu quitter son banc de quart. Les trois autres vaisseaux français, l'*Intrépide*, commandant de Vaudreuil, le *Terrible*, commandant Duguay et le *Trident*, commandant d'Amblimont, voulurent dégager le *Tonnant* ; le *Terrible* et le *Trident* succombèrent dans cette tentative ; ils furent forcés de se rendre après une

résist
réuss
Tonm
pide
le ca
quoid
port
moig
enve
fort a
augm
leur
com
Me
min
nos f
à l'a
lutte
sonn
Dan
mon
lais,
Rig
Syr
ave
forc
ven
pro
d'A
aya
et
ave
qu

résistance désespérée. Seuls l'*Intrépide* et le *Tonnant*, réussirent à repousser toutes les attaques des Anglais; le *Tonnant* était dans un tel état de délabrement que l'*Intrépide* dut lui donner la remorque. Reconnaisant envers le capitaine de Vaudreuil qui l'avait sauvé, l'*Étandue*, quoiqu'il eût réparé son bâtiment, voulut entrer dans le port de Brest remorqué par son sauveur. « Ce grand témoignage de reconnaissance de la part du chef d'escadre envers son subordonné, dit avec raison Léon Guérin, fut fort admiré et méritait de l'être. » Et il ajoute : « Ce qui augmente encore la gloire de l'*Étandue*, c'est que sa valeur et son habileté firent le salut de toute la flotte de commerce ».

Même dans cette guerre de Sept ans qui devait se terminer, après la défaite de nos armées et la destruction de nos flottes, par le désastreux traité de Paris, on peut citer, à l'actif des marins français, de beaux faits d'armes. La lutte avait commencé par la brillante victoire de La Gallissonnière sur Byng et par la conquête de l'île Minorque. Dans la même année 1756, le commandant de Beausnier, montant le *Héros*, et ayant avec lui le capitaine de Montalais, sur l'*Illustre* et les lieutenants de vaisseau de La Rigaudière et de Breugnot sur les frégates la *Licorne* et le *Syrène*, eut un engagement dans le golfe Saint-Laurent, avec une escadre anglaise comptant quatre bâtiments de force supérieure; il l'aurait enlevée, si la nuit n'était survenue et n'avait permis aux Anglais de se dérober par une prompte fuite. Dans la mer des Antilles, le chef d'escadre d'Aubigny, sur le *Prudent* de soixante-quatorze canons, ayant avec lui les lieutenants de vaisseau Duchaffault et de Latouche-Tréville, deux marins destinés à un bel avenir, sur l'*Atalante* et le *Zéphyr*, frégates de trente quatre et trente canons, enlevait plusieurs bâtiments

anglais. Duchaffault avec sa frégate l'*Atalante*, réduisit un vaisseau anglais de soixante-quatre canons, le *Warwick*, par « une manœuvre dont il resta dans la marine un beau souvenir : il lança sa bordée en poupe du *Warwick* et se mit sous le vent à lui, afin de pouvoir se servir plus facilement de tous ses canons, dont il fit un feu superbe ». Latouche-Tréville, avec le *Zéphyr*, enleva trois bâtiments anglais dont un corsaire.

A la même époque, un armateur bordelais, du nom de Rozier, avec un bâtiment de vingt-quatre canons, le *Robuste*, jetait l'effroi dans le commerce anglais. Des frégates de force supérieure étaient lancées à sa poursuite; attaqué coup sur coup par deux d'entre elles, il les mettait en fuite. A moitié désarmé, n'ayant plus que son mat de misaine et son beaupré, il était assailli par un corsaire anglais qu'il forçait également à la retraite.

Le commandant de Kersaint devait, avec une faible escadre, convoier une importante flotte marchande de Saint-Domingue en France. Une escadre anglaise forte de six vaisseaux et de quarante corsaires le bloque dans le port, Kersaint sort dans la nuit du 20 au 21 octobre 1757; poursuivi, il accepte résolument le combat. Atteint de trois blessures, il se fait panser rapidement, puis reprend le commandement. L'*Inflexible* résiste énergiquement aux Anglais qui « emploient une mitraille inconnue alors de la loyauté française, des boulets qu'unissent des chaînes tranchantes, toutes sortes d'artifices et de matières incendiaires ». Malgré cette « sauvage façon de faire la guerre », Kersaint, parfaitement secondé par le capitaine Mollien qui commande l'*Opiniâtre*, force les Anglais à plier. Il rentre vainqueur au Cap, et dès qu'il a réparé ses avaries, il sort avec son convoi sans que les Anglais osent l'inquiéter et il l'amène en France. Ce vaillant marin devait,

comme le capitaine de Montalais dont il a été parlé plus haut, mourir dans le désastre du 17 novembre 1789, causé par l'impéritie de Conflans et dans lequel disparut presque tout entière la marine française.

L'année 1789, qui devait être si néfaste à notre marine, puisqu'elle vit d'abord la défaite du lieutenant général de la Clue à Cadix le 17 août, puis celle beaucoup plus importante et surtout beaucoup moins glorieuse du maréchal de Conflans le 17 novembre, fut cependant encore marquée par des actes de vaillance et de dévouement. Ainsi La Clue, qui n'avait que sept vaisseaux contre quatorze, se défendit vaillamment. L'amiral Boscawen, sur le *Namur*, avait dégréé l'*Océan* que montait La Clue, mais celui-ci répondit si juste à son formidable adversaire qu'il le fit reculer. Malheureusement l'amiral français eut la jambe cassée par un éclat de mitraille et dut céder le commandement au capitaine de Carné qui, du reste, continua le combat avec courage. Tous les commandants français firent vaillamment leur devoir et si les forces avaient été égales, la victoire n'aurait pas été aux Anglais.

Mais l'honneur de la journée est au capitaine de Sabran qui commandait le *Centaure*. Attaqué par plusieurs vaisseaux anglais et renonçant à se dégager, il finit par avoir à se défendre seul contre toute l'escadre anglaise. « Battu de l'arrière par quatre vaisseaux, de la hanche de tribord par plusieurs, et prolongé de babord par d'autres encore, il fut enfin dégréé et peu après se vit enveloppé de partout. Cependant le cercle qui entourait Sabran et semblait prêt d'emporter le vaillant *Centaure*, ne se doutait pas du dévouement de ce vaisseau dont la résistance donnait le temps au reste de l'escadre française de s'échapper, en se sacrifiant pour tous. Entre ses adversaires, Sabran avisa le *Namur*; il le dégréa, et l'amiral anglais dut

abandonner son bâtiment et passer sur le *Kernosprick*, dont bientôt les deux mâts de perroquet tombaient sous le feu du *Centaure*. Mais cette lutte désespérée, inouïe devait avoir un terme. Il y avait six heures entières que le *Centaure* combattait. Quel sujet pour un peintre ! Un seul vaisseau au milieu de quatorze qui le foudroient ; toutes ses manœuvres hachées, toutes ses voiles emportées ou lacérées par la mitraille, sa grande vergue brisée, ses mâts de hune croulant, son mât d'artimon ne tenant plus que par artifice, ses mâts majeurs entamés jusqu'au cœur par les boulets, tous ses haubans coupés, tous ses ponts ravagés, faisant eau de toutes parts, en ayant plus de six pieds dans la cale, et par dessus cela noyé dans le sang de ses défenseurs, que domine la fière et résignée figure de Sabran, toujours debout, au milieu des morts et des blessés, de Sabran, image du dévouement du marin pour ses frères, et qui ne se laisse enlever par l'ennemi qu'au moment où le silence de ses canons lui a appris que toutes ses poudres sont mouillées et qu'il n'y a plus d'artilleurs vivants pour servir ses pièces ; qu'au moment surtout où il s'est assuré que le sacrifice du *Centaure* a dû faire le salut de toute une escadre française. Il était sept heures et demie du soir quand les quatorze vaisseaux de Boscawen se rendirent maîtres du vaisseau de Sabran. On fut obligé de le trainer à la remorque, et la pompe à la main, jusqu'à Gibraltar pour l'empêcher de couler bas ». Le dévouement de Sabran avait en effet sauvé les autres vaisseaux français qui avaient pu prendre la haute mer ou gagner un port neutre, mais la félonie anglaise rendit ce dévouement inutile pour quatre de ces vaisseaux que des bâtiments anglais allèrent enlever ou brûler jusque sous les canons des forts portugais.

Dans la désastreuse journée du 20 novembre 1780, un

officier se dévoua comme Sabran. Le chef d'escadre Saint-André du Verger, qui commandait l'arrière-garde et montait le *Formidable*, essaya d'arrêter la flotte anglaise et soutint l'effort de douze vaisseaux ennemis. Il fut tué, son frère le remplaça pour tomber à son tour mortellement frappé. Malheureusement l'amiral de Conflans n'était pas capable de profiter du dévouement de Saint-André. Quelques vaisseaux seulement échappèrent au désastre, les uns avec le chef d'escadre de Beaufremont purent se réfugier sous l'île d'Aix, les autres, avec Villars de Labrosse, gagnèrent l'embouchure de la Villaine.

Avant de passer aux marins de Louis XVI, nous citerons encore quelques noms. Nous avons parlé du hardi corsaire bordelais Rozier, ce ne fut pas le seul. Thurot s'acquitta par ses exploits dans les mers du nord une grande réputation; il était devenu la terreur du commerce anglais. Avec une escadre de cinq frégates ou corvettes, il devait opérer une diversion sur les côtes d'Écosse pendant que Conflans et La Clue avec leurs flottes menaceraient les côtes anglaises. La défaite des deux flottes françaises n'arrêta pas l'intrépide corsaire; il sortit de Dunkerque avec sa petite escadre, échappa à l'amiral anglais Boys et parut devant Aberdeen, jetant par sa seule présence l'alarme dans toute l'Écosse. Une tempête le réduisait à trois petites frégates; il n'en poursuivit pas moins son expédition, refusant de rentrer en France sans avoir débarqué sur une terre anglaise. Il enleva la ville de Quick-Fergus en Irlande, et il revenait lorsqu'il fut attaqué par une escadre supérieure. Il en aurait peut-être triomphé s'il n'avait été mortellement frappé. La petite division française se rendit. La mort de Thurot fut célébrée en Angleterre à l'égal d'une grande victoire, tellement le hardi corsaire, encore tout jeune, s'était fait redouter. On pour-

rait nommer les capitaines corsaires Cornick et Potier. Du reste, du 1^{er} juin 1756 au 1^{er} juin 1760, les corsaires français prirent, d'après le relevé même des registres de Londres, deux mille cinq cent trente-neuf bâtiments, tandis que les Anglais n'en enlevèrent que neuf cent quarante quatre, pour la plupart navires de pêche.

Citons encore un trait de hardiesse du capitaine corsaire Canon. Escortant un important convoi pour la Canada, il arriva lorsque déjà le drapeau anglais flottait sur Québec. Prévenu tardivement, le capitaine Canon reprenait en toute hâte le chemin de la France, lorsque trois des bâtiments du convoi, parmi lesquels le *Senectère* échouèrent non loin de Québec. Une frégate anglaise fut détachée pour s'en emparer. Le commandant du *Senectère*, voyant toute défense impossible, descendit avec son équipage dans les canots, après avoir mis le feu à une meche qui communiquait avec la sainte-barbe de bâtiment. Les Anglais étaient à peine montés sur le *Senectère*, qu'une détonation se faisait entendre et qu'ils sautaient avec le bâtiment. En même temps, le capitaine Canon que montait le *Machault*, faisait attaquer la frégate anglaise privée d'une partie de son équipage par une chaloupe que montaient quarante marins ; la frégate fut enlevée à l'abordage, et Canon la ramena en France avec son convoi presque entier ; il n'avait perdu que les trois bâtiments qui avaient échoué dans le Saint-Laurent.

Nous terminerons ici avec les marins de Louis XV ; toutefois, M. Bathild Bouniol ayant avec raison consacré une notice à Duplex, le grand homme à qui la France faillit devoir l'empire des Indes, nous nous reprocherions de ne pas citer au moins ses deux principaux auxiliaires, l'ingénieur Paradis et le général Bussi, quoiqu'ils ne soient pas des marins. Paradis fut, avec Duplex, l'âme

de la défense de Pondichéry assiégée par l'amiral Boscawen ; quoique manquant de ressources, il avait mis la ville en état de résister aux Anglais ; il inspirait aux soldats une telle confiance, que ceux-ci, jouant sur son nom, répétaient qu'ils *suivraient Paradis jusqu'en enfer*. Lorsqu'il tomba dans une sortie en repoussant les Anglais, ce fut un deuil général ; mais Dupleix, s'improvisant ingénieur et général, sut le remplacer.

Joseph Patissier, marquis de Bussi-Castelnan, fut l'épée de Dupleix ; il se signala par des exploits réellement fabuleux, traversant l'Inde avec quelques centaines de soldats ; attaquant et mettant en fuite des armées innombrables. Ainsi, en 1757, Bussi, menacé par le soubab Salabet-Sing, qui par suite des intrigues des Anglais, s'était tourné contre les Français, quoiqu'il leur dût le trône, traversa un pays inconnu à la tête de six cents Français devant une armée de plus de cinquante mille hommes. Arrivée à Hyderabad, il s'arrêta et fit face aux Indiens qui assiégèrent cette petite troupe dont ils se flattaient d'avoir facilement raison. Bussi, sans se laisser effrayer par le nombre des ennemis, faisait chaque jour des sorties heureuses qui tenaient les assiégeants à distance. Il avait prévenu Dupleix de sa situation, et celui-ci lui envoya un secours de six cents hommes commandé par le lieutenant Law de Lauriston. Cette petite troupe débarqua à Masulipatam et marcha sur Hyderabad. Les Français traversèrent en plein jour l'armée de Salabet-Sing, stupéfait de leur audace. Avec ses douze cents hommes, Bussi se préparait à attaquer le camp indien, lorsque le soubab effrayé demanda la paix. Elle lui fut accordée à des conditions qu'il accepta et dont la première était le renvoi de son ministre, vendu aux Anglais. Puis le général français retourna au Dekkan avec quelques centaines de Français pour pro-

téger le prince indien contre ses sujets et contre les Anglais et assurer l'influence de la France. « Les Anglais n'ont à aucune époque fait rien de plus extraordinaire dans l'Inde », dit avec raison Léon Guérin, après avoir raconté cette merveilleuse campagne de Russi. Celui-ci, du reste, savait faire reculer les Anglais aussi bien que les Indiens, et après la soumission du soubab du Dekkan qu'ils n'avaient pas eu le temps de secourir, il les força à abandonner les comptoirs de Madapolam, d'Ingeram, de Raudermalanka, de Vizagapatam et de Mazulipatam. L'Inde était à la France si le gouvernement français l'avait voulu, et soumise à la France, elle serait devenue chrétienne, car, et c'est notre honneur, la croix marche toujours avec notre drapeau.

XXII

La guerre d'Amérique

Le héros, le grand homme de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine a été le bailli de Suffren ; M. Bathild Bouniol lui a consacré une notice spéciale, ainsi qu'à Du Couédic, le commandant de la *Surveillante* ; mais, pendant cette guerre qui a relevé la France des humiliations de la guerre de Sept ans et substitué le traité honorable de Versailles au désastreux traité de Paris, d'autres marins se sont distingués qui méritent de

ne pas être oubliés ; nous rappellerons quelques-uns de leurs exploits sans faire une histoire complète de la guerre qui nous entraînerait trop loin.

Au moment même où finissait la guerre de Sept ans, le ministre Choiseul, dont on doit blâmer la légèreté et condamner absolument la campagne pour la suppression des jésuites, mais qui ne manquait pas de sens patriotique, s'occupait avec Praslin, de reconstituer la marine française. Leurs efforts ne furent pas inutiles, et c'est en partie à eux que le roi Louis XVI et la France durent de pouvoir soutenir brillamment la lutte contre la marine anglaise, étonnée d'une résistance à laquelle elle était loin de s'attendre.

Nous avons eu à diverses reprises l'occasion de signaler le respect de la marine française pour ses vieilles traditions ; lorsqu'un marin s'est illustré, elle ne manque pas de conserver son souvenir en donnant son nom à un bâtiment de guerre. Il y a toujours dans la marine un bâtiment qui s'appelle le *Laclocheterie*, et il rappelle le souvenir du lieutenant de vaisseau qui, montant la *Belle-Poule*, un autre nom également conservé, livra le premier engagement de la guerre de l'indépendance américaine.

La guerre n'était pas encore déclarée, mais les Anglais, peu scrupuleux, n'avaient pas l'habitude d'attendre une déclaration de guerre pour commencer les hostilités ; on le savait par expérience dans la marine française et les officiers se tenaient sur leurs gardes. Le lieutenant de vaisseau Chaudeau de Laclocheterie, avec la frégate la *Belle-Poule*, de vingt-six canons, se trouva le 17 juin 1778, dans les eaux de Brest, en vue d'une escadre anglaise ; il prit chasse, mais fut atteint par la frégate l'*Aréthuse*, de 28 canons, commandant Marshall. Le commandant anglais, qui était par le travers de la *Belle-Poule*, à porté

de pistolet, somma Laclocheterie de se rendre auprès du chef de l'escadre britannique. Sur le refus de celui-ci, il lui envoya toute sa bordée ; il était six heures du soir, et à cause de la faiblesse du vent les deux bâtiments manœuvraient difficilement. Laclocheterie riposta et le combat fut acharné et sanglant. Sur la frégate française, la plupart des officiers étaient blessés ou tués ; Laclocheterie, atteint lui-même de deux blessures, restait à son poste de commandement. Après cinq heures de combat, l'*Aréthuse*, dont le feu était éteint, allait être forcée de se rendre, lorsqu'une brise favorable lui permit de prendre la fuite. Laclocheterie ne pouvait la poursuivre sans s'exposer à tomber au milieu de l'escadre anglaise ; il regagna le port de Brest, où on lui fit une réception enthousiaste, ainsi qu'à son équipage décimé. Il fut bientôt après nommé capitaine de vaisseau dans les circonstances suivantes : « Le commandant de Laclocheterie faisait une partie de piquet chez le comte de Maurepas, d't Lonchamps, *Histoire des événements de la guerre de 1772* ; le roi entra et ne voulut point qu'on se dérangeât. Alors quelqu'un des assistants ayant dit que M. de Laclocheterie avait beau jeu, Sa Majesté prit la parole et ajouta : « M. de Laclocheterie a beau jeu partout. » Un moment après, le roi s'adressant à cet officier, lui dit : « J'ai des reproches à vous faire, M. de Laclocheterie, je ne vous croyais pas si inconstant. — Comment, sire, ai-je pu mériter ? — Oui, je sais que vous êtes infidèle à la *Belle-Poule*. — Moi, sire. — Ne cherchez pas à vous défendre ; il est sûr que vous la quittez pour un vaisseau de soixante-quatre canons. » A ces mots, M. de Laclocheterie se jette aux pieds du roi qui le relève avec bonté. » L'anecdote n'est-elle pas charmante ?

Le capitaine de vaisseau de Laclocheterie, sur son vais-

seau l'*Hercule*, se montra digne du commandement qui lui était confié ; il se signala dans diverses rencontres, où il promettait à la marine un de ses chefs les plus distingués, lorsqu'il tomba mortellement frappé dans la bataille des Saintes, le 12 avril 1782, en essayant de dégager l'amiral de Grasse.

Après l'affaire de la *Belle Poule* et quelques autres du même genre, la guerre était engagée. Le 8 juillet 1772, une flotte française forte de trente-deux vaisseaux de ligne et quinze frégates ou autres bâtiments, sortait de Brest sous le commandement du lieutenant général Louis Guillouet, comte d'Orvilliers. C'était un élève de La Gallissonnière, et il passait avec raison pour le plus habile tacticien de la marine française. Quelques jours après, d'Orvilliers rencontrait, près d'Ouessant, la flotte anglaise que commandait l'amiral Keppel. Les deux marins luttèrent d'abord d'habileté pour s'assurer l'avantage de la position, mais l'amiral français l'emporta. La bataille s'engagea le 27 juillet ; elle se termina à l'avantage des Français, mais elle aurait été décisive et elle aurait amené la destruction de la plus grande partie de la flotte anglaise, si le duc d'Orléans, qui commandait l'escadre bleue, avait compris et exécuté les ordres de l'amiral et suivi les conseils de Lamothe Piquet, l'habile et vaillant marin qu'on lui avait donné pour guide. La victoire n'en était pas moins incontestable, d'Orvilliers offrit vainement le combat aux Anglais ; Keppel, dont le rapport fut accusé de mensonge par ses propres officiers, n'osa point recommencer la lutte ; il se retira à la faveur de la nuit, cachant soigneusement ses feux pendant que la flotte française étalait les siens, et gagna le port de Plymouth. L'effet moral de la victoire d'Ouessant fut immense, non seulement en France, mais dans toute l'Europe, et même en Angleterre. Il existait

donc une marine qui pouvait tenir tête à la marine anglaise. Dans son récit du glorieux combat, Léon Guérin signale la messe qui fut dite sur chaque vaisseau le matin même : « Un recueillement solennel régna sur chaque vaisseau ; une multitude de braves s'inclinaient alors devant autant d'autels qu'il y avait de vaisseaux dans l'armée, et sous les mains bénissantes des aumôniers, hommes saints, courageux et dévoués. » Nos marins n'en étaient pas moins vaillants pour être chrétiens, et d'Orvilliers, l'habile amiral, était d'une haute piété.

L'année suivante, d'Orvilliers se trouvait dans la Manche à la tête d'une flotte encore plus considérable ; il devait faciliter la descente en Angleterre d'une armée commandée par le maréchal de Vaux. Les lenteurs de la flotte espagnole qui ne le rejoignit que tardivement, puis le scorbut qui décima ses équipages, l'empêchèrent de réaliser les grands projets formés. Toutefois son habileté et son dévouement réduisirent les Anglais à cacher leur flotte ; leur pavillon n'osait paraître dans cette mer de la Manche où ils se prétendaient les maîtres. Dans cette campagne, sa dernière, d'Orvilliers donna une preuve éclatante de son dévouement : son fils unique mourut dans ses bras, à bord de la *Bretagne* ; il n'en conserva pas moins son commandement, remplissant sa mission jusqu'au bout. « Il puisait dans un grand fonds de piété joint à l'amour du pays, dit Léon Guérin, la force d'accomplir son devoir jusqu'à la fin de la campagne. »

Le comte Duchaffaut remplaça d'Orvilliers dans le commandement de la flotte ; il s'était acquis une belle réputation pendant la guerre de Sept ans. A la bataille d'Ouessant, il commandait comme lieutenant général l'une des trois escadres ; il montait la *Couronne* ; il vit tomber son fils frappé sous ses yeux, sans quitter son commandement

qu'il
bles
A
lieut
camp
flotte
vaisse
angl
prise
quat
resq
de la
Lato
décla
désir
que,
aucu
la vie
son
enco
che,
Lato
cano
il en
Avec
rouse
angl
de ce
Jack
la n
Lato
deux
vaisse

qu'il conserva jusqu'au moment où il reçut une grave blessure à l'épaulé, qui mit ses jours en danger.

A côté de d'Orvilliers et de Duchaffaut se distinguait le lieutenant-général Levassor de Latouche-Tréville. Dans la campagne de 1779, il commandait une des divisions de la flotte. Envoyé en avant avec une escadre légère de cinq vaisseaux, il enleva, presque sous le canon des côtes anglaises, plusieurs bâtiments parmi lesquels l'*Ardent*. La prise de ce vaisseau amena entre les commandants des quatre frégates qui l'avaient pris une curieuse et chevaleresque discussion ; chacun d'eux prétendait à l'honneur de la victoire ; ils soumirent le débat à l'arbitrage de Latouche-Tréville, qui avait assisté au combat et qui déclara « que tous les quatre s'étaient montrés animés du désir de bien faire, avaient manœuvré également bien et que, l'*Ardent* s'étant rendu au milieu des quatre frégates, aucun n'avait le droit de s'attribuer plus particulièrement la victoire. » Latouche-Tréville vit débiter sous ses yeux son neveu qui était appelé à une célébrité plus grande encore ; d'abord connu seulement sous le nom de Latouche, il prit ensuite, à la demande de son oncle, celui de Latouche-Tréville. Commandant une frégate de vingt-six canons, l'*Hermione* et croisant dans l'ouest de l'île Dieu, il enleva deux corsaires anglais qu'il amena à La Rochelle. Avec la même frégate, il attaqua, de concert avec Lapérouse, qui commandait l'*Astrée*, une flotte marchande anglaise que convoaient six bâtiments de guerre ; deux de ces bâtiments, la frégate le *Charlestown* et le cotre le *Jack* furent enlevés ; les autres n'échappèrent que grâce à la nuit. En 1782, au moment où la guerre allait finir, Latouche-Tréville et le lieutenant de Vallongue, avec les deux frégates l'*Aigle* et la *Gloire* attaquèrent l'*Hector*, vaisseau de soixante-quatorze canons, et le maltraitèrent

tellement qu'il coula peu de jours après. Rencontrées par toute une division anglaise, les deux frégates se jetèrent dans le Delaware ; la *Gloire* put passer, mais l'*Aigle* dont le tirant d'eau était plus grand s'échoua ; toutefois Latouche-Tréville put sauver son équipage. Ces débuts présageaient le brillant amiral du Consulat.

Un des amiraux de la guerre d'Amérique, d'Estaing, avait servi d'abord dans l'armée de terre ; il avait déjà une trentaine d'années et occupait un grade supérieur, lorsqu'il fut envoyé dans l'Inde. Après la défaite de Lally, fait prisonnier par les Anglais, il s'échappa, se rendit à l'île de France où il arma deux bâtiments avec lesquels il fit une campagne des plus hardies. Il enleva un bâtiment sous les murs de Mascate, prit d'assaut divers forts et comptoirs, s'empara de plusieurs vaisseaux, se révélant marin.

Au commencement de la guerre d'Amérique, d'Estaing, promu lieutenant général des armées de mer, fut appelé au commandement de la flotte envoyée au secours des Américains. L'un de ses premiers exploits fut de forcer brillamment l'entrée de la passe de Newport et il aurait détruit la flotte anglaise, si le général Sullivan, menacé par les Anglais, n'avait demandé avec instance à l'amiral français de lui envoyer des secours. Une tempête qui survint mit en grand hasard la flotte française, et le *Languedoc* que montait d'Estaing, courut les plus grands dangers. Tout désemparé, le *Languedoc* fut attaqué par un vaisseau anglais, le *Renown* qui, ignorant qu'il avait affaire au vaisseau amiral et découragé par la résistance qu'il rencontrait, ne poussa pas l'attaque à fond.

En 1779, d'Estaing, par un hardi coup de main, s'empara de la Grenade. Il était à peine maître de l'île qu'on signalait une flotte anglaise commandée par l'amiral

Byr
mai
voy
com
men
U
Am
com
çais
eût
mai
tabl
de
espè
des
dou
révo
Vers
pari
peu
prét
la h
peu
tard
Il
riqu
Lam
com
dans
fut d
mar
duc
prin

Byron. Le combat s'engagea le 6 juillet ; il fut sanglant, mais se termina à l'avantage des Français. Byron qui, en voyant le drapeau français flotter sur la Grenade, avait compris qu'il était arrivé trop tard, se retira précipitamment à la Jamaïque.

Un échec à Savannah, dans une attaque combinée des Américains et des Français contre les Anglais, mit fin au commandement de d'Estaing, quoique le vice-amiral français, se rappelant qu'il avait servi dans l'armée de terre, eût lui-même conduit les colonnes d'assaut, l'épée à la main. Rappelé en France, d'Estaing qui, à une incontestable bravoure et à une réelle habileté maritime, joignait de la hauteur et un caractère difficile, conserva de son espèce de disgrâce, quoique le roi lui eut fait un accueil des plus flatteurs, un mécontentement qui contribua sans doute à le jeter quelques années plus tard dans le parti révolutionnaire. Commandant de la garde nationale de Versailles les 5 et 6 octobre 1789, lorsque la populace parisienne marcha sur le château, d'Estaing joua un rôle peu digne de lui, laissant attaquer les gardes du corps sous prétexte qu'il n'avait pas d'ordre. L'homme n'était pas à la hauteur du soldat et du marin. Cette faiblesse, qui était peut-être une complicité, ne l'empêcha pas d'être plus tard une des victimes de la Révolution.

Il est deux autres officiers généraux de la guerre d'Amérique qu'on ne saurait, sans injustice, passer sous silence, Lamothe-Piquet et Guichen. Né à Rennes en 1720, le comte Toussaint-Guillaume de Lamothe-Piquet entra dans la marine à l'âge de quinze ans ; de bonne heure, il fut considéré comme un des plus habiles tacticiens de la marine française. A la bataille d'Ouessant, il assistait le duc d'Orléans qui commandait l'escadre bleue, et si le prince avait suivi ses conseils, la victoire des Français eut

été décisive. Il commandait le vaisseau l'*Annibal*, dans la flotte de l'amiral d'Estaing, au combat de la Grenade, et plus que tout autre il contribua à la victoire ; un moment, il dut soutenir l'attaque de plusieurs vaisseaux anglais. Au mois de décembre, avec trois bâtimens seulement dont l'*Annibal*, il osa attaquer une escadre anglaise de quatorze vaisseaux qui poursuivait un convoi de vingt-six navires escorté par une seule frégate. Par une manœuvre audacieuse, il dégagera la frégate et sauva plus de la moitié de la flotte. Quelques semaines après, malgré la présence de l'escadre anglaise, il conduisit un convoi de la Martinique à Saint-Eustache. En 1780, escortant avec quatre vaisseaux une flotte marchande, il rencontrait à sept lieues de Saint-Domingue l'escadre de l'amiral Hyde Parker, beaucoup plus forte ; il l'attaquait résolument et par deux fois la forçait à la retraite. Il se préparait à une troisième attaque lorsque, voyant qu'elle était renforcée, il se retira, avec la flotte marchande, dans le port du Cap Haïtien, sans que les Anglais osent s'opposer à son passage. En 1781, avec six vaisseaux et quatre frégates ou corvettes, il enleva un convoi de vingt-deux bâtimens qui apportait en Europe les richesses enlevées par l'amiral Rodney dans les Antilles françaises. Le commodore Hotham, qui escortait le convoi avec deux vaisseaux et deux frégates, prit la fuite sans essayer de le défendre.

Le comte de Guichen servait, comme chef d'escadre, à la bataille d'Ouessant ; il montait la *Ville de Paris*, beau vaisseau de cent canons, construit en 1762 avec l'argent d'une souscription patriotique des Parisiens. Attaqué par deux bâtimens anglais, le *Foudroyant*, de quatre-vingt canons, et le *Victory*, de cent canons, monté par l'amiral Keppel lui-même, il les força à l'abandonner. Mais le principal titre de gloire du comte de Guichen est sa cam-

pagne de 1780 comme lieutenant général. Guichen avait une flotte de vingt trois vaisseaux ; il arriva à la Martinique le 25 mars. L'amiral anglais Rodney avait des forces au moins égales, et cependant il ne se souciait nullement d'engager le combat. Il essaya d'abord d'échapper à Guichen ; se voyant forcé de combattre, il voulut couper la ligne française, mais vit ses calculs déjoués. Les vaisseaux anglais furent fort maltraités et Rodney dut quitter le *Sandwich* de quatre-vingt-dix canons qui était prêt de couler. Toutefois, malgré les efforts de Guichen, ce combat du 17 avril, glorieux pour les Français, n'était pas décisif ; les Anglais avaient pu se retirer. Une deuxième affaire eut lieu le 15 mars près de Sainte-Lucie ; comme la première fois, il fallut toute l'habileté de Guichen pour forcer Rodney à accepter le combat. Les Anglais, qui avaient perdu deux vaisseaux se dérobèrent pendant la nuit. Le 19 mars dans un troisième combat, les Anglais furent encore battus et ils profitèrent de la nuit pour se réfugier à la Barbade. Guichen, qui avait eu son fils, lieutenant de vaisseau, tué sous ses yeux, fit jusqu'au bout son devoir de général. Ces trois journées donnaient aux Français une grande supériorité dans les Antilles, et si les Espagnols n'avaient pas paralysé par leurs lenteurs l'amiral français, les Anglais auraient perdu toutes leurs possessions. Guichen, désolé de ses retards, se chargea d'escorter en France deux importantes flottes marchandes qu'il amena à bon port.

Nous mentionnerons encore, le lieutenant général du Cheyron du Pavillon, l'inventeur d'un nouveau système de signaux, qui se distingua comme chef d'état-major de l'amiral d'Orvilliers à la bataille d'Ouessant et se fit glorieusement tuer à la bataille des Saintes ; le capitaine de vaisseau Kersaint, digne héritier d'un nom déjà célèbre

dans la marine, qui, portant des dépêches, sut, avec une seule frégate, échapper à une escadre anglaise et faillit même enlever une des frégates lancées à sa poursuite ; le capitaine de vaisseau de Borda, celui qui a donné son nom au vaisseau-école de Brest, un savant et un soldat en même temps ; montant le *Solitaire* et ayant avec lui un autre vaisseau et deux frégates, Borda fut attaqué par huit vaisseaux anglais ; il soutint la lutte jusqu'à la dernière extrémité et ne rendit le *Solitaire* qu'après une héroïque résistance ; la ville de Dax, patrie de Borda, lui éleva une statue ; le lieutenant de vaisseau de Romain, en qui d'Estaing signalait un marin du plus grand avenir, et qui, après de brillants débuts, tomba mortellement frappé dans un combat inégal dont peut-être il serait sorti vainqueur ; le corsaire Royer, de Dunkerque, auquel Louis XVI fit remettre une épée d'honneur en récompense de ses exploits. Après un combat opiniâtre, Royer avait forcé un bâtiment anglais à amener son pavillon ; une chaloupe, montée par onze marins, allait amariner le vaisseau anglais, lorsque le capitaine fit tirer dessus et la coula ; il se flattait d'avoir ainsi suffisamment affaibli le corsaire français pour pouvoir l'enlever ; mais Royer, indigné de cette perfidie, aborda lui-même le vaisseau anglais dont le capitaine et une partie de l'équipage furent passés au fil de l'épée. Royer fut tué dans une lutte qu'il engagea avec trois frégates seulement contre quatre frégates anglaises de force supérieure qui durent battre en retraite.

Nous terminerons par un soldat, le marquis de Bouillé, qui a joué un rôle si important au début de la Révolution. Gouverneur de la Martinique, Bouillé enleva successivement l'île de Saint-Domingue, l'île Saint-Eustache, les îles Saint-Martin et Saba et l'île Saint-Christophe. Dans cette dernière expédition, il fut un moment pris entre le

défenseurs de Saint-Christophe et des troupes débarquées par l'amiral Hood ; il battit le corps de débarquement et força ensuite la ville à capituler.

XXIII

La marine sous la Révolution.

Ce qu'on ne sait pas suffisamment, c'est que la Révolution française a été pour la marine française la plus mauvaise époque; jamais, même aux plus tristes jours du règne de Louis XV, après les défaites de La Clue et de Conflans, aux dernières années de la guerre de Sept ans, la marine française n'avait été réduite à une telle situation. Et cependant, au début de la Révolution, la marine française était sans contredit la deuxième du monde; elle avait fait trembler et reculer la marine anglaise pendant la guerre de l'Indépendance américaine, et depuis la paix de Versailles, le gouvernement réparateur de Louis XVI n'avait pas cessé de la développer et renforcer. Dans la guerre d'Amérique, on avait remarqué la faiblesse des états-majors, ce qui, si quelques officiers étaient mis hors de combat, risquait de laisser les vaisseaux sans commandement. Des mesures fort bien combinées avaient été prises pour remédier à ce danger. Mais la Révolution commence et tout change immédiatement. Périssent la marine française, mais que les idées révolutionnaires triomphent. Les offi-

ciers de marine sont suspects, alors même qu'ils n'appartiennent pas à la noblesse, et les états-majors sont désorganisés. On prêche la révolte aux marins comme aux soldats ; toute discipline disparaît. Des équipages refusent de partir ; ils refusent même de se battre, et les officiers sont obligés de laisser des bâtiments anglais parfois plus faibles que les leurs s'arroger en leur présence le droit de visite sur les navires de commerce français, parce que les matelots ne veulent pas leur obéir. Des révoltes ont lieu dans les ports et sur les bâtiments ; des officiers supérieurs et généraux estimés, connus par de glorieux exploits, couverts de blessures, sont menacés et même assassinés par les marins.

Il est surtout un homme dont à cette époque l'action sur la marine fut néfaste, car il porta la désorganisation à son comble. C'est Jean Bon Saint-André, le délégué de la Convention qu'on a prétendu parfois réhabiliter et même glorifier et qui plus qu'aucun autre a contribué à la destruction de la brillante marine de Louis XVI. Jean Bon Saint-André détestait les officiers de l'ancienne marine et il les déclarait inutiles. Qu'avait-on besoin de savants tacticiens ? Il suffisait d'avoir des officiers républicains, ayant au cœur l'amour de la Révolution et qui auraient raison des Anglais par l'abordage. Voici les propres paroles de Jean Bon Saint-André : « Nos marins, dédaignant par esprit de calcul et de réflexion des évolutions savantes, jugeront plus convenable et plus utile de tenter ces combats à l'abordage où le français fut toujours vainqueur et d'étonner ainsi l'Europe par des prodiges d'intrépidité. » On n'avait même pas besoin de canonniers et de fusiliers de marine. Des volontaires, des gardes-nationaux, pourvu qu'ils aient l'amour sacré de la liberté, les suppléeraient. Et Jean Bon Saint-André força les anciens officiers de

marine, toujours sous la menace du tribunal révolutionnaire, c'est-à-dire de l'échafaud, à disparaître ; il fit supprimer l'artillerie de marine. Le réformateur finit lui-même par comprendre qu'il avait été trop loin ; dans les derniers temps de sa mission, il se plaignait de l'ignorance des officiers qu'il avait choisis, de l'insubordination des équipages qu'il avait lui-même excités à la révolte, de l'insuffisance des gardes-nationaux qu'il avait substitués aux anciens canonniers et fusiliers de marine. Il était trop tard, et la France souffrit longtemps des destructions qui avaient été faites.

Lorsqu'on compara les pertes respectives des Anglais et des Français dans les engagements maritimes sous la Révolution et même sous l'Empire, on est frappé de la disproportion qui existe ; presque toujours les pertes des Français sont beaucoup plus fortes. D'où cela provient-il ? De l'inexpérience des marins et des artilleurs français, de l'insuffisance des officiers ; ils se battent bravement, le chiffre des morts et des blessés le prouve, mais ils font peu de mal à l'ennemi.

Voici un fait significatif raconté par le commandant Chevallier. Dans la bataille du 1^{er} juin 1794, « la *Queen-Charlotte* gouverna sur le vaisseau de l'amiral Villaret. Le trois-mâts anglais manœuvra pour passer entre la *Montagne* et son matelot d'arrière le *Jacobin*. Le capitaine Bazire, de la *Montagne*, mit son grand hunier et son perroquet de fougue sur le mât dans le but de barrer la route à la *Queen-Charlotte*. Au même moment, le capitaine Gassin, du *Jacobin*, forçait de voiles pour empêcher le trois-mâts anglais de passer sur son avant. Les deux vaisseaux le *Jacobin* et la *Montagne* se trouvèrent tout-à-coup très près l'un de l'autre. L'abordage semblait inévitable. Le capitaine Gassin fit une arrivée, ce qui permit à l'ami-

ral anglais de couper la ligne. La position de la *Queen-Charlotte*, entre le *Jacobin* et la *Montagne* était fort périlleuse. De l'aveu même des historiens anglais, lord Howe ne pouvait échapper à l'alternative d'amener son pavillon ou de voir son bâtiment couler sous ses pieds. Il n'en fut rien. Notre artillerie, mal dirigée, lui fit peu de mal. »

Ces réflexions ne concordent guère avec les rapports menteurs des Barrère et de ses émules à la Convention; mais elles ne sont que l'expression de la vérité, comme l'a récemment établi dans de remarquables travaux un officier supérieur de la marine, M. le capitaine de vaisseau Chevallier (1).

Cependant la valeur française n'a pas disparu et l'on trouve encore, même aux plus mauvais jours de la Révolution, des marins dont les noms peuvent être cités à côté de ceux des Villaret-Joyeuse et des Dupetit-Thouars dont a parlé M. Bathild Bouniol.

Truguet, l'un des amiraux et des ministres de la Révolution, appartenait à l'ancienne marine; fils d'un chef d'escadre de Louis XV, il était lui-même capitaine de corvette pendant la guerre d'Amérique et avait servi avec distinction sous les amiraux d'Estaing et de Grasse; envoyé dans l'Archipel, il rédigea un *Traité de manœuvres et de tactique*, qui, traduit en turc, devint classique dans la marine ottomane. La Révolution en fit un peu brusquement un contre-amiral, mais c'était au moins un homme de métier, un marin. Commandant d'une flotte dans la Méditerranée, il contribua à la prise de Nice et de Villefranche; se rendant ensuite devant Oneille, il y envoya une embarcation avec le drapeau parlementaire; elle fut accueillie à coups

(1) *Histoire de la marine française sous la première République et sous le Consulat et l'Empire*. Paris, Hachette. 2 vol. in-8.

de fusil. Truguet tira une éclatante vengeance de cette violation du droit des gens ; la ville fut bombardée, puis enlevée par des troupes de débarquement. Une expédition contre la Sardaigne fut moins heureuse ; les révolutionnaires français, sur la foi de quelques réfugiés, s'étaient persuadé que la population n'attendait que la présence de quelques régiments pour se soulever contre la tyrannie royale et acclamer la liberté révolutionnaire. Il n'en était rien, et Truguet trouva une résistance inattendue contre laquelle il n'avait que des forces insuffisantes ; de plus le mauvais temps ne lui permettait pas de rester longtemps sur une côte dangereuse. L'amiral n'était pas responsable de cet échec.

Comme nombre d'amiraux et généraux, Truguet fut jeté en prison sous la Terreur ; il eut le bonheur d'être oublié, et le 9 thermidor le délivra.

Ministre de la marine en 1796, Truguet essaya, et c'est là peut-être son plus grand mérite, de faire abandonner le système de la Terreur qui, en annihilant le commandement militaire et en le mettant partout sous la direction des administrateurs civils, avait grandement contribué à l'affaiblissement de la marine. Mais si la Terreur avait cessé, si la Convention avait fait place aux conseils des Cinq-Cents et des Anciens, les préjugés révolutionnaires persistaient. violemment attaqué, Truguet échoua et sa louable tentative finit par lui coûter son ministère.

Avant même que la guerre ne fût déclarée, le capitaine Callamand, commandant la frégate la *Résolue*, de trente-deux canons, avait fait preuve de fermeté vis-à-vis des Anglais. Il escortait dans la mer des Indes deux bâtiments de commerce. Deux frégates anglaises, de quarante canons chacune, prétendirent visiter les deux bâtiments. Une des frégates tira sur le convoi ; Callamand répondit coup pour

coup tout en continuant sa route. Se voyant poursuivi, il mit en panne pour demander des explications. Les Anglais lui répondirent qu'ils avaient ordre de visiter les navires de commerce, et une embarcation anglaise se dirigea sur un des bâtiments. Le capitaine Callamand envoya sa bordée à l'une des frégates qui l'attaquèrent de concert; la lutte était trop inégale, et la *Résolue* amena son pavillon après avoir eu douze hommes tués et cinquante-six blessés parmi lesquels le commandant. L'officier anglais invita alors Callamand à rehisser son pavillon et à reprendre sa route; celui-ci refusa, se considérant comme prisonnier de guerre. Lorsque la *Résolue*, conduite par un équipage anglais, arriva à Mahé avec une des frégates anglaises, le chef de division de Saint-Félix voulut obtenir réparation du commodore Cornwallis et le prévint qu'il s'opposerait par la force à la visite de tout vaisseau français. Mais les équipages de la *Cybèle* et de la *Résolue* déclarèrent qu'ils ne se battraient pas, et le commandant de Saint-Félix dut prendre le large pour ne pas rester témoin impuissant des violences anglaises. On voit ce que devenait, sous l'empire des idées révolutionnaires, le patriotisme, jadis si ardent, des marins français.

On sait que la grande campagne de Villaret-Joyeuse et le combat du 1^{er} juin 1794 avaient pour but principal, et même unique, de faciliter le passage d'une flotte considérable qui venait des Etats-Unis chargée de blé. On avait en France un besoin urgent de ces blés, et la perte de la flotte eût été un véritable désastre. Les Anglais le savaient et leurs flottes battaient la mer le long des côtes de France. Le convoi a passé et l'on fait parfois honneur de ce résultat à Villaret-Joyeuse, et par contre coup à Jean Bon Saint-André qui était avec lui. Sans nier les mérites de l'amiral qui ne doit rien au conventionnel, il ne faut pas leur attri-

buer l'heureuse arrivée du convoi en France, au détriment de celui qui le commandait. La flotte marchande était escortée par l'amiral Van Stabel, un marin qui commandait une division de deux vaisseaux et quatre frégates; c'est à lui qu'est dû le salut du convoi; il avait eu l'habileté, le bonheur si l'on veut, d'échapper aux flottes anglaises, auxquelles Villaret-Joyeuse, forcé de regagner les côtes de France après le combat du 1^{er} juin, laissait pleine liberté d'action. « Dans la nuit du 12 au 13 juin, dit le commandant Chevallier, on aperçut un grand nombre de feux dans la raz de Sein. Au jour, le convoi apparut. Le contre-amiral Stabel avait traversé le 30 mai les parages où les deux armées avaient eu la veille un engagement. Le 2 juin, rencontrant le trois-ponts le *Montagnard* et la frégate la *Seine*, il avait donné à ces deux bâtiments l'ordre de le suivre. Craignant de trouver les Anglais à l'entrée de l'Iroise, il s'était dirigé sur le Penmark qu'il avait reconnu le 12 à six heures du soir. Dans la nuit, les bâtiments dont se composait son convoi, les prises et l'escorte franchirent le raz de Sein. Ce fut par cette belle manœuvre que Van Stabel termina sa campagne.

« Jean Bon Saint-André dit dans son journal que le convoi des Etats-Unis mouilla sur la rade de Bertheaume vingt-quatre heures après l'escadre. D'après une dépêche officielle, adressée par l'amiral Villaret à la commission de marine à Paris, le convoi arriva le 13 juin. Il ne peut s'élever aucun doute sur l'erreur de Jean Bon Saint-André. Pendant la journée du 11 et celle du 12, nos vaisseaux étaient restés immobiles, alors que l'amiral Montagu croisait aux atterrages de Brest. Si la flotte marchande avait échappé à ce péril, ce n'était ni à Villaret, ni au représentant, mais à Van Stabel que l'honneur en revenait. » C'est donc à celui-ci que la France doit d'avoir reçu ce convoi de blé si nécessaire.

Le 11 juillet 1793, la flotte française de la Méditerranée, commandée par l'amiral Martin, se retirait devant une flotte anglaise supérieure commandée par l'amiral Hotham; les vaisseaux français faisaient force de voiles pour gagner le golfe Juan où ils seraient en sûreté. « La brise, plus faible à mesure qu'on se rapprochait de terre, restait fraîche au large, et la distance qui nous séparait des Anglais diminuait rapidement. A midi, notre arrière-garde commença à échanger des boulets avec les bâtiments les plus avancés. L'*Alcide*, exposé au feu du *Victory*, du *Cumberland* et du *Culloden*, souffrit beaucoup. Vers une heure, ce vaisseau, déjà très dégradé, ne put se maintenir à son poste. Son matelot de l'avant mit son grand hunier sur le mât pour ne pas s'éloigner, mais le nombre des navires qui attaquaient notre arrière-garde augmentait rapidement; il fit de la voile pour ne pas être coupé. Les frégates la *Justice*, la *Sérieuse* et l'*Alceste* voulurent sauver l'*Alcide*. L'une d'elles, l'*Alceste*, excita l'admiration générale. Le capitaine de cette frégate, le lieutenant de vaisseau Hébert, manœuvrant avec autant de calme que s'il eût été hors de la présence de l'ennemi, se plaça à petite distance sur l'avant de l'*Alcide*. Après avoir mis en panne, il amena une embarcation qu'il expédia à bord du vaisseau désarmé. Les bâtiments ennemis, à la vue de cette frégate osant leur disputer leur proie, qu'ils regardaient déjà comme assurée, dirigèrent sur elle tous leurs coups. Le capitaine du trois-ponts le *Victory*, sur lequel flottait le pavillon du contre-amiral Robert Mann, descendit lui-même dans les batteries pour ordonner aux canonniers de concentrer leur feu sur l'*Alceste*. Le canot de la frégate française, atteint par un boulet, disparut avec ceux que le montaient. Toute tentative pour sauver l'*Alcide* étant devenue inutile, le capitaine de l'*Alceste* dut songer à sa propre sûreté.

Comme si le Dieu des armées eût étendu sa main sur les braves gens qui montaient cette frégate, celle-ci ne souffrit pas du feu de l'ennemi. Après avoir réparé quelques avaries sans importance, elle se couvrit de voiles et s'éloigna (1). L'*Alcide* ne tomba pas au pouvoir des Anglais ; le feu se mit au vaisseau qui sauta, ayant encore son pavillon, d'après l'amiral français, l'ayant amené, d'après la relation anglaise.

Au mois de mai 1758, une escadre française de trois vaisseaux, le *Zélé*, le *Nestor* et le *Fougueux*, sortit de Brest, sous le commandement du contre-amiral Vence, pour protéger les bâtiments de commerce français. Le 8 juin, l'amiral avait rejoint un convoi assez important venant de Bordeaux, lorsqu'on lui signala une escadre anglaise de cinq vaisseaux, sous le commandement du vice-amiral Cornwallis. La disproportion des forces ne permettait pas à l'amiral français d'engager la lutte ; il se retira dans la rade du Palais à Belle-Ile, non sans perdre huit bâtiments de commerce qui furent enlevés par les Anglais. L'amiral Villaret-Joyeuse étant venu au secours de l'amiral Vence, les Français avaient douze vaisseaux contre cinq. A leur tour, les Anglais prirent chasse. « Nous avions sur nos adversaires l'avantage du vent. L'ennemi formait une ligne régulière et très serrée ; les bâtiments français n'observaient aucun ordre. Les meilleurs marcheurs s'étaient rapprochés de l'ennemi, mais le gros de l'escadre était en arrière et très loin. Dans ces conditions, nos efforts devaient tendre à désemparer les vaisseaux de queue de la ligne anglaise. Ceux-ci, restant en arrière de leur escadre, ne pouvaient manquer de tomber entre nos mains. Si l'amiral Cornwallis laissait porter pour les secourir, il

(1) Chevallier.

retardait la marche de sa division, et il donnait à l'amiral Villaret le temps d'arriver sur le champ de bataille avec toutes ses forces. A neuf heures du matin, le *Zélé* commença à tirer sur le *Mars*. Le *Tigre*, les *Droits del'Homme*, le *Formidable* et le *Jean-Bart*, survenant peu après, attaquèrent le *Mars*, le *Triumph* et le *Bellerophon*. Le capitaine de la frégate la *Virginie*, le lieutenant de vaisseau Bergeret, manœuvra avec autant d'habileté que d'audace. Il se plaça dès le début de l'action, par la hanche de dessous le vent du *Mars*, et faisant des embardées, il lui envoya des volées entières. « Il est fort heureux pour le *Mars* et le *Triumph*, dit un historien anglais, et on peut ajouter pour toute l'escadre anglaise, car l'amiral Cornwallis n'aurait abandonné aucun de ses vaisseaux, que les capitaines des bâtiments les plus avancés de la flotte française n'aient pas été des Bergeret (1). »

Finalement l'escadre anglaise échappa tout entière ; Villaret, dont plusieurs vaisseaux marchaient mal, voyait la distance s'agrandir entre ses bâtiments ; il savait qu'une flotte anglaise de vingt vaisseaux, croisait dans ces parages sous le commandement de lord Bridport. Il jugea la retraite nécessaire et donna l'ordre de cesser le feu. Ce qu'il y a de remarquable dans cet engagement, outre la manœuvre habile et hardie du lieutenant de vaisseau Bergeret, qui devint plus tard amiral, c'est la faiblesse des pertes infligées aux vaisseaux anglais par notre artillerie. Quoique plusieurs vaisseaux français eussent combattu avec vigueur, le *Mars*, serre-file de la ligne anglaise, ne comptait que treize blessés ; le *Triumph*, longtemps exposé à notre feu, n'avait fait aucune perte. Était-ce parce que, pour retarder la marche des vaisseaux anglais, on avait

(1) Chevallier.

surtout visé à les dégréer ? Mais les avaries du *Mars* et du *Triumph* étaient sans importance. Et le commandant Chevallier conclut : « Ce qui ressort clairement de là, c'est l'impuissance complète, absolue de notre artillerie. » Quelques jours après, à propos d'un autre combat, l'amiral Villaret disait dans un rapport : « Tous nos coups portaient dans l'eau. » Dans ce combat de l'île de Groix, où trois vaisseaux français avaient lutté avec énergie, nous avions eu près d'un millier d'hommes hors de combat, et les Anglais à peine cent cinquante.

Le 13 janvier 1797, le capitaine de vaisseau Lacrosse, de l'ancienne marine, qui commandait les *Droits de l'homme*, livra un combat resté célèbre. Il était menacé en même temps par l'*Indefatigable*, vaisseau rasé de quarante-quatre canons, et par la frégate l'*Amazonne*, de trente ; il essayait de leur dérober sa marche, d'autant qu'il devait les croire soutenus par d'autres bâtiments, lorsque son vaisseau démâta de ses deux mâts de hune. Cet accident, en lui rendant toute retraite comme toute manœuvre impossible, le mettait dans une grande infériorité. En apparence les forces étaient à peu près égales, car les *Droits de l'homme* portaient soixante-quatorze canons ; mais dès le début de l'action, l'état de la mer, l'amplitude du roulis, le peu de hauteur de la batterie basse, moins élevée de 35 centimètres environ que sur les bâtiments du même rang, ne permirent pas au bâtiment français de se servir de ses canons de trente-six. Cela rendait la lutte tout à fait inégale, car l'*Indefatigable* était un navire puissamment armé, portant vingt-six canons de vingt-quatre dans sa batterie et dix-huit caronades de quarante-deux sur les gaillards. Le combat fut vif ; suspendu parfois parce que les vaisseaux avaient besoin de se réparer, il reprenait avec une nouvelle vigueur. Le vaisseau français

avait, outre son équipage, six cents soldats passagers, ce qui permit d'entretenir un feu très vif. Gravement blessé, le commandant Lacrosse dut remettre la direction de la lutte au capitaine de frégate, Prevost Lacroix, qui le suppléa dignement. Le combat ne cessa qu'au moment où les trois capitaines, qui ne s'étaient pas préoccupés de la position de leurs navires, se virent sur le point d'être jetés sur des rochers. Les *Droits de l'homme* avaient à ce moment cent tués et cent-cinquante blessés, trois officiers étaient parmi les morts, sept parmi les blessés. L'état-major, suivant l'expression du commandant Lacrosse « avait suppléé par son intelligence et son courage aux moyens qui manquaient ». Les pertes des Anglais étaient bien inférieures; l'*Indefatigable* avait seulement dix-neuf hommes hors de combat, dont un officier, et l'*Amazone*, trois tués et quinze blessés. Nos canonniers tiraient mal. Le combat fut suivi d'une épouvantable tempête dans laquelle se perdirent les *Droits de l'homme* et l'*Amazone* jetés à la côte; seul, l'*Indefatigable* put s'échapper. La vaillance du commandant Lacrosse fut récompensée par le grade de contre amiral. C'était justice.

Même dans nos défaites, on est heureux de relever des actes de courage et de dévouement. M. Bathild Bouniol a raconté l'héroïque défense et la mort de Dupetit-Thouars sur le *Tonnant*; ce n'est pas le seul que l'on puisse citer. Brueys, s'il se montra peu capable comme amiral, fit vaillamment son devoir comme commandant de l'*Orient*, Attaqué par le *Bellerophon*, il le força à s'éloigner du champ de bataille. Deux vaisseaux anglais, l'*Alexander* et le *Leander*, l'attaquèrent alors; il riposta avec vigueur. Blessé à la tête et à la main, l'amiral Brueys ne voulut pas quitter son poste; il ne voulut même pas se laisser panser. Bientôt après il eut la jambe gauche emportée

par un boulet ; on voulait le descendre au poste des blessés ; il refusa, voulant mourir à son banc de quart. Il expirait quelques instants plus tard. « A huit heures, raconte un des survivants de l'état-major, l'amiral fut blessé à la tête et à la main ; il ne voulut pas être pansé ; il se contenta d'essuyer, avec son mouchoir, le sang qui coulait de ses blessures. A huit heures et demie, il eut la cuisse gauche emportée. Nous l'entourâmes ; le chef de timonnerie le reçut dans ses bras. Quoiqu'il ne pût pas revenir de sa blessure, nous voulions le faire porter au poste des blessés, mais il nous dit de le laisser, qu'il voulait mourir sur le pont. Il mourut avec la même tranquillité d'âme qu'il avait montrée en combattant. » Le soldat rachetait les fautes de l'amiral.

Le *Timoléon* était commandé par le capitaine Léonce Trullet ; il se trouvait en dehors de l'attaque des Anglais, avec le *Généreux* et le *Guillaume-Tell*. « A huit heures un quart, le capitaine Léonce Trullet, impatient de se porter au feu, fit hisser ses huniers. Ce brave officier, pénétré de regrets en voyant l'inutilité de l'arrière-garde, espérait, par cette manœuvre, provoquer un ordre d'appareillage, que malheureusement l'amiral Villeneuve ne songeait pas à lui donner. Dans le procès-verbal dressé à l'occasion de la perte du *Timoléon*, on lit : « A huit heures un quart, le capitaine Trullet, commandant de ce « vaisseau, impatient de sa nullité, lorsqu'il y avait la « moitié de la ligne française engagée, ordonna de hisser les huniers pour montrer par là le désir qu'il avait « qu'on lui fit le signal d'appareiller pour aller secourir « les vaisseaux de tête. » Le *Timoléon* prit vaillamment part à la lutte désespérée que soutenaient la plupart des vaisseaux français. Les avaries qu'il reçut ne lui permirent pas de prendre la mer avec le *Généreux* et le *Guillaume-*

Tell qui étaient restés en dehors du combat et que les vaisseaux anglais étaient hors d'état de poursuivre. Le capitaine Trullet, ayant fait venir des embarcations de Rosette, débarqua son équipage qui emporta les ancres et les munitions; puis le vaisseau fut brûlé; il ne tombait pas aux mains des Anglais.

Un autre des héros du combat d'Aboukir fut le contre-amiral Blanquet-Duchayla, qui montait le *Franklin*. Cet officier général n'aurait pas voulu qu'on attendit la flotte anglaise dans la baie d'Aboukir; il insista par deux fois pour qu'on mit à la voile et allât à la rencontre de l'ennemi. Cela aurait au moins empêché une défaite aussi désastreuse; plusieurs bâtiments auraient certainement échappé à la capture ou à la destruction. Le *Franklin*, qui était un des matelots de l'*Orient*, l'autre était le *Tonnant*, fut un des premiers vaisseaux attaqués. Lorsque l'incendie se fût déclaré à bord du vaisseau amiral et qu'il fût impossible de l'arrêter, le *Franklin* courut de grands dangers. Après l'explosion de l'*Orient*, l'amiral Blanquet-Duchayla reprit le premier la lutte; le *Franklin* et un autre bâtiment, le *Spartiate*, furent attaqués par dix bâtiments anglais. Vers minuit, après une admirable défense, le *Franklin* dut amener son pavillon; il n'avait plus que trois canons en état de tirer, et les deux tiers de l'équipage étaient hors de combat; l'amiral Blanquet-Duchayla était au nombre des blessés. Le général Bonaparte, sur des renseignements inexacts, avait mal jugé la conduite de l'amiral; celui-ci réclama et il lui fût rendu pleine justice: « Le vaisseau le *Franklin*, que montait le général Blanquet, dit le ministre de la marine Bruix, non-seulement a fait son devoir, mais même est de ceux qui, de l'une et l'autre armée, ont fait la plus belle résistance. Le capitaine Barré, dans un rapport qu'il avait été chargé

de fai
misat
vice,
trans
comr
conç
neur
seme
il de
objec
bien
qui r
No
guliè
Da
de vi
la fr
trop
dans
qui
dage
Bay
delic
busc
qui
d'Ai
sans
tena
gnie
avai
dern
mar
L

defaire, déclare qu'il ne restait au *Franklin* que le mât de misaine (sans mât de hune) qui était hors d'état de service, puisque les Anglais l'ont coupé. Ce même officier transmet le rapport du citoyen Emond, chef de brigade, commandant l'artillerie à bord du *Franklin*. Il est ainsi conçu : Le général Blanquet s'est battu en homme d'honneur jusqu'au moment où il a été blessé assez dangereusement pour perdre connaissance. Lorsqu'il revint à lui, il demanda pourquoi l'on ne tirait plus ; et lorsqu'on lui objecta qu'il ne restait plus que trois canons en état : Eh bien ! dit-il, tirez toujours ; le dernier est peut-être celui qui nous rendra victorieux. »

Nous signalerons encore deux faits ; un abordage singulièrement hardi et l'évasion de deux marins :

Dans le courant du mois de décembre 1793, la corvette de vingt-quatre canons, la *Bayonnaise*, fut attaquée par la frégate l'*Ambuscade*, de quarante canons. La lutte était trop inégale, et la corvette française allait succomber dans un combat d'artillerie, lorsque le capitaine Richer, qui avait des soldats passagers, se résolut à tenter l'abordage. Les deux bâtiments étaient à portée de pistolet ; la *Bayonnaise* « par un coup de barre, engagea son bout dehors de grand foc dans les haubans d'artimon de l'*Ambuscade* » et matelots et soldats sautèrent sur la frégate qui fut enlevé. La *Bayonnaise* put gagner la rade de l'île d'Aix avec sa prise. Ce succès n'avait pas été obtenu sans perte ; le commandant Richer, son second, le lieutenant de vaisseau Corbie, et l'enseigne de vaisseau Gragnier, qui s'étaient succédé dans le commandement, avaient été tous les trois mis hors de combat ; c'était le dernier officier du bord, l'enseigne Ledanseur, qui commandait.

La corvette la *Bonne Citoyenne* avait été prise par les

Anglais et conduite à Plymouth. « Le chef de timonnerie Zélis et le pilote côtier Thierry, appartenant à l'équipage de cette corvette, étaient en captivité depuis sept mois lorsqu'il tentèrent de s'évader. Arrêtés, ils furent mis en prison. A quelque temps de là, on les conduisit, avec six autres français, au dépôt des prisonniers pour Botany-Bay. Ils résolurent de se soustraire par la fuite au sort misérable qui les attendait. Ils furent repris encore une fois. Après huit mois d'une détention rigoureuse, on les embarqua sur un navire de cinq cents tonneaux, armé de vingt-deux pièces de canon, du nom de *Lady Shore*, sur lequel se trouvaient déjà cent dix-neuf prisonniers. Il y avait, à bord de ce bâtiment qui était monté par vingt-six hommes d'équipage, une garnison de cinquante huit soldats. Le *Lady Shore* prit la mer le 28 mars 1796. Le 1^{er} août, Zélis et Thierry étaient maîtres du navire anglais. Zélis, après avoir débarqué une partie de ses prisonniers sur les côtes du Brésil, mouilla devant Montevideo le 31 août 1796. » Comme le dit avec raison le commandant Chevallier, qui raconte cette évasion, « il y a peu d'exemples d'hommes ayant déployé une semblable énergie pour recouvrer leur liberté. »

XXIV

Les marins de l'Empire.

Quoique la marine française ne se soit pas relevée sous l'Empire, il serait injuste de confondre cette époque avec la Révolution, et Napoléon avec les hommes de la Convention ou du Directoire. Napoléon comprenait la nécessité pour la France d'une puissante marine; il voulait la lui donner; son génie organisateur voyait dans quelles conditions pourrait s'accomplir cette œuvre capitale de la reconstitution de la marine française, mais il se heurtait à des difficultés presque insurmontables. Si, à la rigueur, une armée peut s'improviser, il n'en est pas de même d'une marine, dont le matériel est long à constituer, le personnel encore plus long à former. Napoléon n'eut ni le temps, ni les loisirs nécessaires. On construisait de nombreux bâtiments, mais beaucoup se perdaient rapidement dans des luttes trop inégales. Le personnel, difficilement recruté, souvent avec de mauvais éléments, restait insuffisant. Les états-majors étaient peu nombreux et l'on n'arrivait pas à en combler les vides. Ce fut seulement en 1810 que l'Empereur créa deux écoles de marine destinées à recruter les officiers; comment l'idée ne lui en était-elle pas venue plus tôt? L'Empereur n'eut pas le temps de tirer profit de cette institution utile, nécessaire même; il lui

reste le mérite de l'initiative, quoiqu'elle ait été tardive. Le personnel des matelots et des canonniers était insuffisant et inexpérimenté. Les équipages sont incapables de manœuvrer : les canonniers se font bravement tuer, mais ils ne font aucun mal à l'ennemi. L'historien que nous avons déjà précédemment cité pour la Révolution, le commandant Chevallier, n'est pas moins explicite pour l'Empire.

C'est le *Généreux*, qui amène par son travers une frégate anglaise, le *Succès*, et lui envoie deux volées « qui auraient dû la couler », si « les pièces avaient été servies par des hommes plus instruits dans le canonage et en même temps plus aguerris ». C'est l'*Africaine*, qui dans une lutte contre la *Phoebé*, frégate de même force, a cent vingt-sept morts et cent soixante-seize blessés, tandis que la frégate anglaise a seulement deux tués et douze blessés. L'*Africaine*, « criblée de boulets, coulant bas d'eau », est obligée d'amener son pavillon, malgré le courage du commandant Saunier, blessé mortellement. La corvette la *Sans-Pareille* est chassée par une frégate : elle se trouve un moment sur l'avant de la frégate anglaise en position de lui envoyer une bordée d'enfilade, dont l'effet serait terrible ; mais « les trois quarts de l'équipage sont malades du mal de mer. » A la bataille de Trafalgar, un moment le *Royal Sovereign* que monte l'amiral Collingwood, reçoit le feu du *San Leandro*, du *San Justo*, de l'*Indomptable* et du *Fougueux* ; « on aurait pu croire que le trois-ponts anglais serait détruit ou forcé d'amener son pavillon ; il n'en fut rien ; notre tir était tellement mauvais que le *Royal Sovereign* put attendre, sans souffrir beaucoup, l'arrivée d'autres vaisseaux anglais. » Sur un autre point de la bataille le *Victory*, le vaisseau de Nelson, exécute lentement, la brise ayant

mo
av
rap
ma
nou
per
des
en
M
per
des
fal
ann
dem
Et c
Rév
conf
Le
nous
Nous
d'An
sion
genc
susp
sulat
haut
deme
organ
conce
Nels
de to
4 avr
Journ

molli, une manœuvre dangereuse. « Si l'escadre française avait eu de bon canoniers, le vaisseau anglais eût été mis rapidement dans l'impossibilité de poursuivre sa route, mais notre tir était tellement mauvais qu'il arriva jusqu'à nous sans avoir éprouvé de sérieux dommages. Le mât de perroquet de fougue coupé, la roue du gouvernail brisée, des voiles déchirées, telles étaient ses avaries ; ses pertes en hommes s'élevaient à vingt tués et trente blessés. »

Malgré son génie et sa puissance d'organisation, l'empereur ne parvint pas à triompher de ces difficultés, que des guerres incessantes et des défaites comme celle de Trafalgar rendaient encore plus grandes. Dans les dernières années, il dut même réduire les armements maritimes et demander à la marine les soldats qui lui faisaient défaut. Et cependant sous l'Empire, autant et plus que sous la Révolution, on trouve des marins à citer à côté de Surcouf le corsaire et de Duperré, le futur amiral.

Le premier qui certes mériterait une notice spéciale, si nous n'étions forcé de nous borner, est Latouche-Tréville. Nous l'avons vu débiter brillamment dans la guerre d'Amérique. Au début de la Révolution, chargé d'une mission délicate à Naples, il l'accomplit avec autant d'intelligence que de bravoure ; mais il est gentilhomme, partant suspect ; il disparaît pour reparaitre contre-amiral au Consulat. Le premier consul qui, dès l'abord, avait apprécié la haute valeur de Latouche-Tréville, lui confie le commandement de la flottille de canonnières qu'on commençait à organiser à Boulogne. L'Angleterre se préoccupait de cette concentration dans laquelle elle voyait déjà une menace ; Nelson part pour détruire la flottille avec trente bâtiments de tout rang, parmi lesquels plusieurs bombards. Le 4 avril 1801, il attaque la flottille qu'il canonne toute la journée ; il est obligé de se retirer, ayant seulement coulé

trois bateaux qui furent renfloués et reprirent leur place. L'échec était complet.

Le 15 août, nouvelle attaque plus sérieuse ; on ne se borne pas à un simple bombardement. « Les embarcations anglaises, montées par un personnel d'élite, pris parmi les matelots et les soldats de marine, avaient l'ordre d'enlever les bâtiments de la flottille à l'abordage. Des canots, désignés à l'avance dans chaque groupe, étaient chargés d'entraîner au large les bâtiments attaqués. Les embarcations anglaises étaient munies des matières nécessaires pour incendier les canonnières ou bateaux-canonnières qu'elles ne pouvaient pas emmener. » Mais « l'amiral Latouche-Tréville avait pu compléter les dispositions prises pour la défense de la rade ; à chacune des extrémités de la ligne d'embossage, il avait formé une nouvelle ligne perpendiculaire à la première. Dans cette situation, la flottille faisait de toute part face aux assaillants ; une division légère, placée en avant de notre ligne, surveillait l'ennemi. »

Les habiles dispositions de Latouche-Tréville et la ferme contenance des marins et soldats français triomphèrent des efforts des Anglais ; ceux-ci perdirent environ deux cents hommes et douze embarcations, dont huit coulées et quatre prises. La flottille française ne perdit qu'une péniche et une cinquantaine d'hommes, dont huit tués. Pour la deuxième fois, Nelson était battu.

Ce n'était pas le premier service que rendait Latouche-Tréville depuis sa promotion au grade de contre-amiral. Appelé en 1800 au commandement de l'escadre de Brest, à peu près désorganisée par l'incurie du Directoire, il avait obtenu des résultats inespérés. « L'escadre de Brest, lorsque Latouche-Tréville en avait pris le commandement, au commencement de l'année 1800, dit le commandant Chevallier, se trouvait dans la plus triste situation. Les équi-

pages, mal nourris, sans argent, à peine vêtus, commettaient des actes d'indiscipline continuels. Les désertions étaient nombreuses. Les états-majors découragés opposaient une sorte d'inertie aux ordres de leurs chefs. Latouche-Tréville ne recula devant aucune des difficultés de sa tâche. Il donna, pour la tenue et la propreté des bâtiments, des instructions dont il surveilla lui-même l'exécution. Les aspirants furent envoyés à bord des navires qui mettaient sous voiles ; quant aux officiers, ils s'exercèrent aux évolutions navales dans les embarcations de l'escadre. Des vaisseaux mouillés en grande rade se tinrent prêts à s'emboïser ou à appareiller au premier signal. Une division de l'escadre mit sous voiles toutes les fois que le temps le permit. Dans une de ces sorties, deux frégates s'abordèrent. Le capitaine, dont la manœuvre avait amené ce fâcheux résultat, comparut devant un conseil d'enquête qui conclut à sa non-culpabilité. L'amiral, convaincu que les membres du conseil avaient eu surtout pour but, en agissant ainsi, de montrer qu'ils désapprouvaient les fréquents appareillages des vaisseaux et des frégates de l'escadre, obtint du ministre que ce capitaine fût immédiatement remplacé dans son commandement.

« Des divisions de frégates, mouillées à Bertheaume et à Camaret, furent maintenues dans un état d'activité continuelle. Elles reçurent des ordres très précis pour se porter en avant ou se retirer, suivant les forces qui leur seraient opposées. Un service pour la protection des caboteurs fut organisé ; l'amiral, à la tête de chaloupes armées, se portait souvent en dehors de la rade pour favoriser l'entrée des convois. Un jour que le succès n'avait pas couronné ses efforts, il écrivit au ministre : « Je m'attends
« qu'on m'accuse d'imprudence, de témérité et de faire le
« métier d'un capitaine de frégate, ce qui ne convient pas

« à un général d'armée. Ce sont les expressions de quelques-uns de mes bons amis ; je réponds à cela que ceux qui ne font rien ne commettent pas de fautes, et que je préfère celles occasionnées par l'activité aux vices de l'oisiveté et de l'inertie. »

Dans son commandement de Brest, le contre-amiral donna à son escadre l'ordre suivant : « Tous les matins, il sera arboré, au grand mât du vaisseau commandant, un pavillon bleu auquel chaque vaisseau répondra par le même pavillon. A ce signal, tous les ouvrages du vaisseau cesseront, et pendant les cinq minutes qu'il restera arboré, chaque homme de l'équipage sera libre d'invoquer le Dieu de la nature dans la forme et de la manière que lui prescrit sa croyance. Tous seront invités à se tenir avec respect et recueillement pendant ce seul moment consacré à l'action de grâce, de prière et de reconnaissance que tout homme doit au créateur de toute chose ». Quand on se rappelle que cet ordre est antérieur à la signature du concordat et à la reprise publique du culte catholique, il n'est pas difficile d'y reconnaître les sentiments chrétiens de l'officier de l'ancienne marine française.

On sait que Napoléon, dans son plan d'invasion de l'Angleterre, avait besoin d'un marin hardi et habile qui, malgré l'infériorité des forces, trouvât le moyen d'être le maître dans la Manche pendant deux jours ; il comprit qu'il avait dans Latouche-Tréville l'homme qu'il lui fallait. Il le nomma vice-amiral et l'envoya prendre le commandement de l'escadre de Toulon. « L'instruction des officiers, des aspirants et des équipages devint l'objet de tous ses soins. L'escadre mouilla en grande rade, prête à s'embarquer ou à appareiller. Les capitaines et les officiers restèrent à leur bord. L'amiral se préoccupa de la défense de la rade ; dans l'hypothèse d'une attaque faite par l'es-

cadre anglaise, chaque vaisseau devait envoyer à une batterie, désignée à l'avance, le personnel nécessaire pour l'armer.

« Le 24 mai 1804, les vaisseaux anglais, le *Canopus* et le *Donegal*, et la frégate l'*Amazon*, sous le commandement du contre-amiral Campbell, s'approchèrent du cap Sopot. Cinq vaisseaux et trois frégates, mettant sous voiles avec promptitude firent route sur les bâtiments ennemis qui rallièrent immédiatement leur escadre. Le 13 juin, deux frégates, l'*Incorruptible* et la *Sirène*, se trouvaient dans les îles d'Hyères, faisant route sur Toulon avec une faible brise d'ouest-sud-ouest. L'amiral Nelson fit chasser ces deux frégates par l'*Amazon* et la *Phæbe*. Les frégates anglaises, arrêtées par le calme, n'arrivèrent que le lendemain matin à l'ouvert de la grande passe; elles aperçurent les bâtiments français mouillés sous le château de Porquerolle. L'amiral Nelson, prévenu par signal de la position de nos frégates, donna l'ordre au vaisseau l'*Excellent* de rejoindre l'*Amazon* et la *Phæbe*. Telle était la situation lorsque l'amiral Latouche-Tréville, appareillant avec huit vaisseaux et sept frégates, se dirigea sur l'escadre anglaise. Nelson, rappelant immédiatement l'*Excellent* et les deux frégates, fit route vers le large sous petites voiles. Latouche-Tréville rentra à Toulon avec l'*Incorruptible* et la *Sirène*.

« En lisant la correspondance de Latouche-Tréville, on est frappé du savoir de cet amiral, de la vigueur et de l'énergie qu'il déployait. Il possédait, ce qui est toujours rare, la double qualité d'homme d'action et d'organisateur. C'était bien le chef qu'il fallait à la marine française, non militaire et déshabituée de l'activité; malheureusement pour nous, les jours de cet amiral étaient comptés. Revenu malade de l'expédition de Saint-Domingue, il n'avait pu, depuis son retour en France, se rétablir complètement. Il

mourut, le 20 août 1804, sur le vaisseau le *Bucentaure* qui portait son pavillon. Latouche-Tréville fut enterré sur le cap Sepet où il avait l'habitude de se rendre pour surveiller la croisière ennemie et diriger les mouvements de son escadre ». La perte était irréparable, et Napoléon dut modifier toutes ses combinaisons.

Un autre amiral en qui Napoléon avait une grande confiance, Bruix, devait lui manquer également au moment décisif. Ministre de la marine sous le Directoire, Bruix, comme Truguet, s'était heurté aux mauvaises dispositions des directeurs et des membres des Cinq-Cents et des Anciens. Lorsque, après la rupture de la paix d'Amiens, Napoléon songea à réunir à Boulogne une flottille pour le transport en Angleterre d'une armée d'invasion, Bruix fut appelé au commandement supérieur. Il eut à repousser la tentative que firent les Anglais le 1^{er} et le 2 octobre 1804 pour incendier la flottille. « Des petits bâtiments, cotres, goëlettes et bricks, furent transformés en brûlots. On construisit des coffres en bois ayant vingt pieds de long et trois de large ; chacun d'eux contenait deux mille cinq cents kilogrammes de poudre et au-dessus de cette poudre cinquante-quatre boules de grande dimension, remplies d'artifices. Ces boules étaient réunies deux à deux par une chaîne ; il entraient dans leur composition du nitre, du soufre, de la résine et du sulfure d'antimoine. Ces machines, auxquelles les Anglais avaient donné le nom de catamarans, étaient disposées de telle sorte que leur partie supérieure restait à la surface de l'eau. N'ayant pas de mâts, elles étaient conduites sur le lieu de l'action à l'aide d'une remorque. Les catamarans avaient, à une de leurs extrémités, un grappin qui les maintenait, en s'engageant dans les câbles, le long des navires abordés. Dans l'intérieur des brûlots et des catamarans, était placé un mouvement

d'ho
mac
de
jusq
l'exp
trois
cale
expl
L
tent
ville
l'exp
min
de l
de la
Inco
atta
canc
du 1
lots,
canc
les
qu'à
mal
treiz
lots
bon
posi
vern
elle
cette
C
tem

d'horlogerie que l'on réglait suivant le chemin que ces machines incendiaires avaient à parcourir. Après un laps de temps déterminé, le chien d'une forte platine, retenu jusque-là, se trouvait dégagé ; en s'abattant, il déterminait l'explosion. Des barils remplis d'artifice formaient la troisième espèce de brûlots ; ces barils, maintenus verticalement sur l'eau par la disposition des poids, faisaient explosion au moindre choc. »

Les Anglais comptaient si bien sur le succès de cette tentative, que le premier lord de l'amirauté, lord Melville, se trouvait avec l'amiral Keith, le commandant de l'expédition, sur le *Monarch*. Pitt et plusieurs autres ministres s'étaient rendus sur de hautes falaises, en face de la côte française, pour jouir de la vue de l'incendie de la flottille. L'amiral Bruix qui, sans connaître d'une façon précise les plans de l'ennemi, se doutait d'une attaque, avait pris d'excellentes mesures de défense. La canonnade et la fusillade commencèrent dans la soirée du 1^{er} octobre. Des canots anglais remorquaient les brûlots, les catamarans et les barils. Reçues à coups de canon, les embarcations prirent le large, en abandonnant les machines incendiaires. Celles-ci n'arrivèrent pas jusqu'à la ligne française ; elles sautèrent sans faire grand mal ; une seule embarcation française se perdit avec treize marins, sept soldats et un officier ; quelques matelots furent en outre blessés. Ce résultat témoignait « de la bonne organisation de la flottille et de l'habileté des dispositions prises par l'amiral Bruix. C'était pour le gouvernement anglais un échec honteux, et la presse anglaise elle-même se montra très sévère pour les organisateurs de cette expédition. »

Comme Latouche-Tréville, Bruix, malade depuis longtemps, ne put résister aux fatigues d'un commandement

à l'exercice duquel il apportait tout son dévouement ; il succomba le 18 mars 1803 ; « par son activité, son énergie, son savoir, il avait joué un rôle considérable dans l'organisation de la flottille ; sa mort, comme celle de Latouche-Tréville, était une grande perte pour la marine. »

L'une des grandes difficultés pour les commandants des diverses divisions de la flottille, c'était de les amener à Boulogne ; les croisières anglaises surveillaient la côte de très près, et toute division qui se mettait en marche se voyait immédiatement attaquée. Le 17 juillet, l'amiral Verhuell partait de Dunkerque pour gagner Ambleteuse avec quatre prames et trente-deux chaloupes-canonnières ; il arriva à Calais malgré le feu des bâtiments anglais. Le lendemain, il était attaqué au mouillage et forçait les bâtiments ennemis à se retirer. L'amiral Verhuell reprit sa route, le maréchal Davoust étant à son bord. A hauteur du cap Banez, la division française se trouva en face d'une escadre anglaise comprenant un vaisseau de cinquante canons, le *Trusty*, plusieurs frégates, des corvettes et une douzaine de bricks, bombarda ou cotres, auxquels la profondeur de l'eau permettait d'approcher. L'amiral passa, soutenu par le feu des batteries de côte et de l'artillerie mobile ; il doubla le cap Grisnez sous une véritable pluie de boulets et de mitraille sans perdre un seul bâtiment. Les navires anglais fort maltraités durent quitter la croisière pour aller se faire réparer en Angleterre. « L'habileté des dispositions prises par l'amiral Verhuell, la bonne contenance de nos bâtiments, la rapidité et la précision de leur feu avaient décidé le succès. Cette affaire fit le plus grand honneur à l'amiral ; elle ajouta à l'enthousiasme de l'armée, à sa confiance dans l'expédition et à son désir de l'entreprendre. »

Le capitaine de vaisseau Hamelin ne fut ni moins

habile, ni moins heureux que l'amiral Verhuell ; il se rendait du Havre à Boulogne avec quatre chaloupes canonnières et quatorze navires de transport. Sa division fut attaquée, peu après sa sortie du Havre, par une frégate, une corvette, un brick et un cotre. L'action fut vive, mais les bâtiments français purent, tout en combattant, continuer leur route et arriver à Fécamp ; les navires anglais s'éloignèrent fort maltraités. Quelques jours après, le commandant Hamelin gagnait Boulogne après un nouvel engagement non moins vif et non moins heureux. « Je suis enchanté de la petite affaire du capitaine Hamelin, écrivait l'Empereur ; cela montre bien ce qu'il est possible de faire avec nos canonnières..... C'est une petite affaire qui est charmante. »

Il ne serait pas juste de parler de la flottille de Boulogne, sans avoir au moins un souvenir pour le ministre de la marine qui a tant contribué à son organisation, l'amiral Decrès. Denis Decrès ou de Crès avait appartenu à l'ancienne marine royale et s'était distingué dans la guerre de l'indépendance américaine. Dans les premières années de la Révolution, il servit dans la mer des Indes ; mais suspect, malgré ses services, il fut rappelé et emprisonné. A la fin de la Terreur, il recouvra sa liberté et reprit du service. Il était à Malte avec le général Vaubois et l'amiral Villeneuve, lorsque le général, dont la position devenait chaque jour plus difficile, fit appel à son dévouement pour aller en France exposer au premier Consul la situation désespérée des troupes. L'entreprise était difficile, presque impossible ; il lui fallait avec un seul vaisseau, le *Guillaume-Tell*, forcer ou tromper une croisière qui comprenait trois vaisseaux et une frégate, et dont la surveillance était éveillée. Decrès n'hésita pas. Il mit à la voile le 30 juillet dans la soirée ; son départ avait échappé

aux premiers vaisseaux anglais, mais il fut aperçu par la frégate la *Pénélope*, excellente voilière, qui le suivit en se couvrant de feux pour indiquer sa position. Le *Guillaume-Tell* fut attaqué dès le matin par le *Lion*; Decrès manœuvrait pour aborder le bâtiment anglais, très maltraité, lorsqu'arriva le *Foudroyant* de quatre-vingts canons. Le *Guillaume-Tell* résista encore à ce nouvel adversaire, et il manœuvra pour l'aborder; mais le *Lion*, qui avait réparé ses avaries, revint à l'attaque et le bâtiment français eut à répondre en même temps à trois adversaires. L'amiral Decrès, atteint de trois blessures, ayant plus de deux cents hommes hors de combat, ayant ses canons démontés, dut amener son pavillon; l'honneur de la lutte était pour le vaincu. Le *Guillaume-Tell* était en si mauvais état que la frégate la *Penélope* dut le remorquer jusqu'à Syracuse.

Comme Decrès, Durand de Linois avait appartenu à l'ancienne marine et avait brillamment débuté dans la guerre de l'indépendance américaine; comme lui, il fut classé parmi les suspects pendant la Terreur et ne reprit un commandement que sous le Directoire. Le premier consul le fit contre-amiral. Le 3 juin 1801, le contre-amiral Linois partit, avec trois vaisseaux, le *Indomptable*, le *Formidable* et le *Desaix* et la frégate le *Muiron*, pour aller rejoindre à Cadix une division espagnole de six vaisseaux en armement. Prévenu que l'amiral anglais Saumarez croisait devant Cadix avec sept vaisseaux, Linois alla mouiller dans la baie d'Algésiras. L'amiral anglais vint l'y attaquer avec six vaisseaux.

Les bâtiments français formaient une ligne qui s'appuyait d'une part sur la batterie San-Yago, de l'autre sur celle de Pile Verte; les Espagnols avaient assuré l'amiral que les deux batteries pourraient le soutenir. Le combat commen-

çait à peine que Linois vit que les Espagnols l'appuyaient mal ; leur tir était lent et mal dirigé. Des soldats furent mis à terre, sous le commandement du général Devau, et prirent le service des batteries qui causèrent de grandes pertes aux Anglais. Ceux-ci essayèrent d'enlever l'île Verte, mais ils furent repoussés. Les bâtiments français, vivement attaqués par les vaisseaux anglais, résistèrent énergiquement. L'amiral Saumarez, comptant sur une victoire facile à cause de la supériorité de ses forces, avait attaqué avec plus d'ardeur que d'habileté. Il paya son imprudence ; il dut se retirer fort maltraité, abandonnant un de ses vaisseaux l'*Hannibal*, qui amena son pavillon. En rendant compte de ce brillant succès, l'amiral Linois constatait que ses équipages, à la mer depuis six mois, étaient aguerris ; de là leur résistance.

Dans le combat d'Algésiras, le *Formidable* avait perdu son commandement Laindet-Lalonde, et Linois l'avait remplacé par le capitaine de frégate Troude. Lorsque l'escadre française, au devant de laquelle étaient venus quelques vaisseaux espagnols, se rendit d'Algésiras à Cadix, le *Formidable*, mal réparé, naviguait avec une mâture improvisée ; il marchait donc mal et, au moment où l'escadre franco-espagnole se trouvait en vue de Cadix, il était fort en arrière. Un vaisseau anglais, le *Vénérable*, l'atteignit et la lutte s'engagea très violente, à portée de pistolet. Au bout de deux heures, le *Vénérable*, rasé de tous ses mâts et coulant bas, cessait son feu, et sans le voisinage des autres vaisseaux de l'amiral Saumarez, qu'il ne devait pas attendre, le capitaine Troude l'aurait certainement enlevé. Lorsque, après ce combat, le *Formidable* entra à Cadix, il fut accueilli par les applaudissements de la foule qui avait suivi les péripéties de la lutte.

La terrible défaite de Trafalgar, dont les résultats furent

si désastreux, ne fut pas elle-même sans honneur. Si Villeneuve se montra irrésolu, c'était un marin qui connaissait son métier et un brave soldat; il fit vaillamment son devoir à bord du *Bucentaure*, avant d'amener son pavillon. D'autres officiers firent également preuve de vaillance; les capitaines de vaisseau Baudoin, du *Fougueux*, Filhol de Camas, de l'*Achille*, tombèrent sur leur banc de quart; le contre-amiral Magon, qui montait l'*Algésiras*, et qui « recevait des bordées d'enfilade auxquelles il ne pouvait répondre que par ses pièces de l'avant, ordonna de tenter l'abordage; il se proposait de conduire lui-même l'équipage sur le navire anglais. Blessé au bras droit et à la cuisse, il ne quitta pas son poste; une balle, qui l'atteignit en pleine poitrine, le renversa mort à son poste. » Mais les héros de la lutte furent les capitaines Lucas et Infernet.

Le capitaine Lucas commandait le *Redoutable*; il se trouva opposé au propre navire de Nelson, le *Victory*. Les deux bâtiments étaient bord à bord. Les matelots français dirigeaient, à travers les sabords du *Victory*, une fusillade très nourrie sur les hommes qui manœuvraient les pièces. Des hunes du *Redoutable*, on faisait un feu très vif de mousqueterie; enfin, des grenades étaient jetées sur le pont du vaisseau anglais. Nelson, revêtu d'un uniforme couvert de décorations, se promenait sur le gaillard d'arrière du *Victory* avec son capitaine de pavillon. Une balle, partie de la hune d'artimon du *Redoutable*, le frappa à l'épaule gauche. Le projectile, après avoir traversé l'épaulette et labouré la poitrine, se logea dans l'épine dorsale. Nelson fut transporté dans le faux-pont. Les médecins ne purent se faire illusion sur la gravité de sa blessure; l'amiral était mortellement atteint.

« Le capitaine Lucas, apprenant que le pont du *Victory*

sem
Nos
sur
la g
avai
à les
du
bord
ou b
font
Nep
Red
coul
hors
posa
Sept
six d
Le
nom
Il m
seau
imm
l'Or
cett
le c
ava
ras
dix
ce
ble
ou
de
lier

semblait abandonné, fit monter les divisions d'abordage. Nos matelots rencontrant de grandes difficultés pour passer sur le pont du vaisseau anglais, l'ordre fut donné d'amener la grand'vergue. Déjà l'aspirant Yon et quatre matelots avaient sauté à bord du *Victory*, et l'équipage s'apprêtait à les suivre lorsque parut le *Téméraire*. Rangeant l'arrière du *Redoutable*, il lui envoya, à portée de pistolet, une bordée à mitraille. Deux cents hommes tombèrent morts ou blessés. Comme s'il n'eût pas suffi de ces deux trois-mâts pour réduire un vaisseau de soixante-quatorze, le *Neptune*, de cent canons, prit position sur l'arrière du *Redoutable* et lui envoya des bordées d'enfilade. Dématé, coulant bas d'eau, ayant cinq-cent-vingt-deux hommes hors de combat, sur six cent-cinquante-cinq dont se composait son équipage, le *Redoutable* amena son pavillon. Sept officiers étaient tués et six blessés ; sur onze aspirants, six étaient tués et cinq grièvement blessés. »

Le capitaine Infernet, qui commandait l'*Intrépide*, un nom justifié, se montra le digne émule du capitaine Lucas. Il mit le cap sur le *Bucentaure*, attaqué par plusieurs vaisseaux anglais, pour le dégager, et il se trouva presque immédiatement assailli par cinq bâtiments : l'*Africa*, l'*Orion*, l'*Ajax*, le *Conqueror* et l'*Agamemnon*. Il soutint cette lutte inégale jusqu'au bout et fut le dernier à cesser le combat, « Il y avait plus de vingt minutes que le feu avait cessé sur toute la ligne quand il cessa le sien. Il était ras comme un ponton, coulant bas ; sur six cent-soixantedix hommes, trois cent-dix étaient hors de combat. Sur ce nombre, on ne compta le lendemain que quatre-vingts blessés ; les deux cent-vingt-six autres furent donc tués ou succombèrent dans la nuit à leurs blessures. Les pertes de l'état-major furent : le capitaine de frégate, le premier lieutenant et le premier enseigne qui succombèrent à leurs

blessures, et le deuxième lieutenant qui fut blessé aux deux jambes. Il y eut aussi, parmi les morts, plusieurs officiers de troupe. Toutefois fallut-il faire violence au commandant Infernet qui ne voulait pas rendre son vaisseau. »

Nous n'avons certainement pas enregistré les noms de tous les marins qui, sous l'Empire, se sont distingués par leurs services, mais nous devons nous limiter, et nous nous bornerons à mentionner les brillants débuts du capitaine Bouvet, du lieutenant Roussin et de l'enseigne de Mackau qui devaient plus tard s'élever aux plus hauts grades de la marine.

XXV

La marine pendant la guerre de 1870.

Nous passons rapidement sur la période qui s'étend de la chute du premier Empire à la guerre contre la Prusse en 1870 ; la Restauration et la monarchie de juillet ont été des époques de paix relative et les guerres du second Empire ont été surtout continentales.

Ce n'est pas que les noms des marins manquent dans cette période : l'amiral de Rigny, à Navarin, combattant à côté des escadres de la Russie et de l'Angleterre, soutient dignement l'honneur de la marine française ; l'amiral Roussin, forçant en 1821 l'entrée du Tage, fait preuve

d'autant de résolution que d'habileté ; contestable au point de vue politique, l'expédition est remarquable au point de vue militaire ; l'amiral Baudin, qui a laissé une jambe dans un combat, enlève brillamment le fort de Saint-Jean-d'Ulloa et force Santa-Anna, le président de la république mexicaine, à donner satisfaction aux justes revendications de la France ; avec lui se trouve un jeune prince de la famille royale, le prince de Joinville, qui ira sur la *Belle-Poule* chercher à Sainte-Hélène les cendres de Napoléon et plus tard commandera le bombardement de Mogador. Certes, ce sont là des noms dont la marine française a le droit d'être fière.

Sous l'Empire, pendant la guerre de Crimée, la marine, réduite à un rôle secondaire, fit preuve d'une admirable abnégation : les bâtiments de la flotte de la mer Noire prirent leur part du siège de Sébastopol ; des officiers de marine et des matelots furent mis à terre pour servir des batteries ; ils préludaient ainsi au rôle que la marine allait remplir pendant la guerre franco-allemande.

On devait croire que, dans la guerre qui éclatait si brusquement au mois de juillet 1870, la marine française aurait peu à faire. La Prusse n'était pas une puissance maritime, et l'empereur Napoléon, par son accession à la déclaration de 1856 contre la course, avait à peu près désarmé la France ; il avait enlevé aux marins français une arme terrible. L'amiral Bouet Willaumez fut bien envoyé dans la Baltique avec une flotte de cuirassés ; mais que pouvait-il faire ? Les vaisseaux allemands étaient à l'abri dans un port intérieur, d'un abord inaccessible ; le tirage de nos cuirassés ne leur permettait pas de s'approcher des côtes ; une seule ville, Colbert, aurait pu être bombardée à une distance de deux kilomètres ; l'opération était sans danger contre cette ville ouverte qu'il aurait été

facile de détruire en faisant de nombreuses victimes. L'amiral français dédaigna une semblable victoire ; il fit bien. Son chef d'état-major était un jeune officier supérieur, appelé à devenir une de nos gloires maritimes, le commandant Courbet.

Dans les autres mers, nos vaisseaux cherchaient les vaisseaux prussiens ; s'ils les rencontraient, c'était dans des ports neutres, où une attaque n'était pas permise. Vainement les commandants français essayaient d'attirer les officiers allemands en dehors des eaux neutres. Si le commandant Franquet, maintenant vice-amiral, réussit et parvint à entraîner une frégate allemande plus forte que la sienne, qui rentra promptement au port à moitié désarmée, l'amiral Bourgois, mort depuis, fut moins heureux.

« La guerre de 1870, dit M. Félix Jullien, un officier de marine, trouva l'amiral Bourgois, commandant en chef des flottes navales dans l'Atlantique. La frégate la *Bellone* portait son pavillon de contre-amiral. C'est dans ces conditions qu'il fit aux Açores la rencontre d'une frégate allemande, d'une force égale à la sienne, l'*Augusta*. Malheureusement, c'était dans les eaux neutres, au mouillage de Fayal. Impossible de l'attaquer sur place. Qu'à cela ne tienne, se dit l'amiral, et avec la promptitude de décision et la sûreté de coup d'œil dont il était doué, il s'approcha de l'ennemi, passa à le frôler ; puis, comme un gant jeté à sa face, en fit deux fois le tour, s'en alla au large, stoppa et attendit.

« La frégate prussienne ne bougea pas. »¹

Comme le dit M. Félix Jullien, « ces souvenirs font du bien ; ce n'est pas de la gloire, c'est une espérance, l'espérance que nous laissent nos marins. » Ajoutons que « l'amiral Bourgois, dont on disait volontiers : « c'était un sage et c'était un juste, » était un chrétien ; ami de Frédéric

Oza
Sain
M
ferm
vir l
les
artil
ne f
capi
du
en g
des s
supé
mare
gnies
Il s
lants
born
Jauré
capit
dont
repre
l'Est,
avec
l'arm
dédai
en pa
impr
brilla
l'ami
guerr

Ozanam, il avait fait partie des premières conférences de Saint Vincent de Paul (1) ».

Mais si, pendant la guerre de 1870, la mer était comme fermée à la marine, ou si du moins elle n'y pouvait pas servir la France comme elle le désirait, il lui restait la terre; les matelots débarqués formèrent pour Paris d'excellents artilleurs; les forts furent confiés à leur courage; aucun ne fut enlevé. Les officiers manquaient par suite de la capitulation de Sedan et de l'immobilisation de l'armée du Rhin sous les murs de Metz, la marine en fournit en grand nombre. Les amiraux commandaient à Paris des secteurs, en province des corps d'armée; les officiers supérieurs commandaient des batteries, des régiments de marche, des brigades; les officiers inférieurs, des compagnies, des bataillons.

Il serait bien tentant de rappeler ici les services si brillants des marins, mais ce serait long, et nous devons nous borner à quelques noms. A l'armée de la Loire les amiraux Jauréguiberry et Jaurès commandent des corps d'armée; le capitaine de vaisseau Gougeard commande une division dont font partie les zouaves pontificaux et avec laquelle il reprend brillamment le plateau d'Auvours. A l'armée de l'Est, c'est un marin, le commandant Pallu qui soutient avec sa brigade le dernier choc des Prussiens, et lorsque l'armée française est réfugiée tout entière en Suisse, dédaignant de franchir la frontière, il échappe à l'ennemi en passant avec une centaine d'hommes par des sentiers impraticables. A Paris, c'est l'amiral Saisset, dont le fils, brillant lieutenant de vaisseau, tombe mortellement frappé; l'amiral Pothuan, l'amiral de la Roncière Le Noury qui, la guerre finie, a pris la plume de l'historien pour raconter

(1) *L'an 4:al Courbet, d'après ses lettres*, pp. 304-306.

dans un beau livre, la *Marine au siège de Paris*, les services de ses compagnons d'armes (1).

Il est un nom que nous aurions eu à ajouter sans l'ombrageux despotisme de nos gouvernants. Un prince français, exilé depuis longtemps, était venu apporter à la France le concours de son épée. Sous le nom du colonel américain Lutteroth, le prince de Joinville avait pris part à la défense d'Orléans ; craignant que son incognito ne fût trahi, il demanda au général Martin des Pallières, qui avait servi sous ses ordres à Mogador, de l'accepter dans son corps d'armée ; il lui rappelait que jadis il avait permis au jeune lieutenant d'infanterie de marine, de faire partie d'un corps de débarquement. N'osant prendre sur lui d'auto-

(1) Nous parlions tout à l'heure de l'amiral Bourgois, un chrétien ; c'était également un chrétien que le capitaine Eugène Desprez, tué pendant le siège. Nous le nommons ici pour citer ce que disait récemment de lui un éminent prélat, Mgr Fava, évêque de Grenoble :

« Faire son devoir, c'est beau, c'est sublime, c'est divin.

« Je me souviens qu'un jour, au milieu d'une affreuse tempête, un jeune mousse, un enfant, fut emporté à la mer par une vague qui balaya le pont du vaisseau. Le pauvre petit jetait des cris perçants, bercé sur la cime des flots. Soudain, sans calculer le danger, un jeune enseigne se jette à la mer, et après des efforts inouïs, saisit le naufragé ; d'un bras, il le porte, de l'autre il nage vers le vaisseau où il remonte à l'aide d'un cordage qu'on lui a jeté. Arrivé sur le pont, son commandant lui dit, en son style énergique :

« — Desprez, vous avez fait là une fière imprudence... N'importe, vous êtes un brave. Choisissez entre l'épaulette de lieutenant de vaisseau et la croix d'honneur. »

« Desprez se contenta de répondre : *je n'ai fait que mon devoir*. Cette réponse était belle et digne de ce jeune officier dont la vie et la mort mériteraient d'être racontées. Ce récit ferait revivre un de nos plus vaillants marins, aussi chrétien partout que brave dans danger. »

riser
le g
répo
le p
heur
de J
com
Robe
la g
Fran
de h
Le
ger l
au n
et la
chev
Or,
sauv
dra d

La
trém
terre

riser un prince français à exposer sa vie pour la France, le général transmit la demande au gouvernement, dont la réponse fut l'envoi d'un policier, M. Ranc, qui reconduisit le prince jusqu'à un port où il dut s'embarquer. Plus heureux, parce qu'il était moins connu, le neveu du prince de Joinville, le duc de Chartres put faire la campagne comme capitaine et chef d'escadron sous le nom de Robert le Fort, celui du vaillant soldat qui avait commencé la grandeur de notre troisième dynastie en défendant la France contre les Normands, et en tombant sur le champ de bataille de Brissarthe.

Le dévouement de nos marins en 1870 n'a pas pu changer l'issue d'une guerre, désespérée dès le début ; mais, au moins, ont-ils contribué à relever et honorer la défaite, et la France, reprenant cette phrase si française du roi-chevalier, a pu dire : « Tout est perdu fors l'honneur ». Or, pour une nation, quand l'honneur est sauf, tout est sauvé, car il reste l'espoir fondé d'un relèvement qui viendra à l'heure voulue de Dieu.

XXVI

La marine dans l'Extrême-Orient.

La France n'a pas dans ces contrées lointaines de l'Extrême-Orient les grands intérêts commerciaux de l'Angleterre ; elle n'a pas cette émigration incessante qui porte

des Allemands sous toutes les latitudes ; et pourtant elle a dans le monde entier, et notamment dans la Chine, l'Indo-Chine, le Japon, des intérêts majeurs et une clientèle devant lesquels s'effacent ceux mêmes de l'Angleterre et de l'Allemagne. Ces intérêts majeurs, ce sont ceux de l'Eglise ; cette clientèle est formée par les missionnaires catholiques, quelle que soit leur nationalité, et par leurs fidèles. Un homme d'Etat protestant, Guizot, disait qu'à l'étranger, France et catholicisme sont synonymes, et le maréchal Randon, encore protestant, expliquait ainsi l'expédition de Chine : « La France a dans ce pays un intérêt d'un ordre plus élevé que l'Angleterre ; elle lui envoie depuis longtemps des missionnaires qui, en s'exposant à toutes les privations et à tous les périls, sont parvenus à créer de nombreuses communautés catholiques dans les provinces même les plus reculées du Céleste Empire. C'est une œuvre de civilisation chrétienne qu'il est de notre honneur de soutenir (1) ».

Jadis la France avait pu mériter le beau nom de « soldat de Dieu ». Quoique, depuis un siècle, elle ait cessé d'être officiellement chrétienne, sauf sous la Restauration, elle n'a pas complètement abandonné sa clientèle catholique ; elle reste apôtre par les missionnaires et les religieuses qu'elle envoie dans tous les pays ; elle reste même, dans une certaine mesure, le « soldat de Dieu ». Même des hommes comme Gambetta et Paul Bert reconnaissent cette mission de la France, lorsqu'ils disaient, le premier que « l'anticléricalisme n'était pas un article d'exportation », le second, « qu'il n'emportait pas l'article 7 dans ses bagages » en partant pour l'Indo-Chine.

Sous le règne de Louis XVI, un évêque missionnaire,

(1) *Le Maréchal Randon*, par A. Rastoul, Paris, F. Minin-Didot, p. 219.

Pigneaux de Behaine, rêvait de donner le Tonkin à la France ; le roi l'avait compris, mais la Révolution survint qui fit tout avorter. Dans le courant de ce siècle, la France est intervenue plusieurs fois pour la protection des missionnaires ; elle a fini par étendre son protectorat, direct ou indirect, sur l'Indo-Chine à peu près entière. Nous terminerons cette galerie des marins français, non par un tableau complet du rôle de la marine dans l'Extrême-Orient, mais en rappelant le souvenir de deux marins : l'un, l'amiral Protet, mortellement frappé dans une attaque victorieuse ; l'autre, l'amiral Courbet, terrassé par la maladie alors qu'il venait de donner au drapeau français un nouvel éclat. Il serait impossible de mieux terminer.

§ I. — L'AMIRAL PROTET.

Auguste-Léopold Protet était né à Saint-Servan le 29 avril 1808 ; il appartenait à cette vieille province de Bretagne à laquelle la France a dû tant de vaillants marins. En 1826, il sortait comme aspirant de deuxième classe de l'Ecole navale, alors à Angoulême. Sa carrière fut rapide ; dès ses débuts sur la *Victorieuse*, il était signalé comme un officier d'avenir, aimant et connaissant son métier. Enseigne de vaisseau, le 31 décembre 1830, lieutenant de vaisseau, le 10 avril 1837, il était nommé chevalier de la Légion d'honneur à la suite de l'abordage de la *Galathée* et du *Trident*. C'était la récompense méritée du courage dont il avait fait preuve dans la circonstance.

Capitaine de frégate le 4 septembre 1846, le commandant Protet, après avoir fait une croisière sur la côte orientale d'Afrique pour la répression de la traite, était appelé en 1850 au gouvernement du Sénégal. C'est à lui qu'on doit faire remonter l'origine de ce mouvement d'expansion

de notre colonie si brillamment développé par le général Faidherbe qui lui a dû sa belle carrière et sa haute réputation. Les succès du commandant Protet lui valurent dans une même année, 1852, la croix d'officier de la Légion d'honneur et le grade de capitaine de vaisseau. De nouvelles et heureuses expéditions dans le Podor, la Casamance, le Dialmath, pacifièrent et étendirent notre colonie. L'expédition du Dialmath surtout fit grand honneur au commandant Protet qui avait dû marcher, sous un soleil tropical, contre un ennemi fortement retranché et dix fois plus nombreux et qui en quelques heures l'avait mis en pleine déroute. Commandeur de la Légion d'honneur à la suite de ce succès brillant et décisif, le commandant Protet, en quittant le Sénégal, son temps étant fini, fut mis à la tête de la division navale des côtes occidentales d'Afrique ; sa connaissance du pays lui permit de rendre de nouveaux services.

Lors de l'expédition de Chine, le commandant Protet était à Paris membre du conseil des travaux de la marine et membre adjoint du conseil d'amirauté. Dans ce poste agréable et envié, il pouvait attendre son grade de contre-amiral. Il demanda lui-même à être envoyé en Chine pour servir sous les ordres du contre-amiral Page. Sa demande fut agréée; parti capitaine de vaisseau, il était contre-amiral en arrivant en Chine.

Ce fut l'amiral Protet qui choisit Chefoo pour le débarquement de l'armée française, et cet heureux choix ne contribua pas peu à faciliter les succès de la campagne.

Peu de temps après, le vaillant soldat justifiait cette haute pensée de Joseph de Maistre que le cœur du soldat reste bon dans les horreurs de la guerre, en recevant et couvrant de sa protection dix mille Chinois fugitifs, qui poursuivis par les Taïpings, venaient chercher un refuge

à Ve
rable
la m
De
avait
Taïp
solda
des c
le vo
tents
sant
prise
force
sava
solda
chef.
fure
de la
lende
enlev
était
ment
dans
"
chass
et pa
sait c
lui
ache
en m
derr
siffl
"

à Ventai. L'amiral s'occupa de ces fugitifs avec un admirable dévouement et c'est à lui qu'ils durent d'échapper à la mort.

De concert avec l'amiral anglais Hope, l'amiral Protet avait été chargé de la défense de Shang-Hai contre les Taïpings ; il fallait, avec quelques centaines de marins et soldats euronéens, défendre une ville très étendue contre des ennemis fort nombreux. L'amiral se multipliait ; on le voyait à toutes les attaques. Les deux amiraux, non contents de défendre la ville, voulurent la dégager en chassant les Taïpings des positions qu'ils occupaient. L'entreprise était audacieuse, presque téméraire, surtout avec des forces très inférieures en nombre, mais l'amiral Protet savait qu'il pouvait compter sur la valeur de ses marins et soldats, qui de leur côté avaient toute confiance dans leur chef. Le 16 mai, plusieurs des positions des Taïpings furent enlevées ; l'amiral envoyait le soir même au ministre de la marine son rapport sur le succès de ses troupes. Le lendemain l'attaque continuait ; le fort de Nanyao était enlevé comme les autres, mais cette fois la victoire avait été chèrement achetée, l'amiral était tombé mortellement frappé. Un témoin oculaire racontait ainsi sa mort dans une lettre publiée par un journal de l'époque :

« L'amiral avait fait porter en avant le bataillon de chasseurs pour protéger l'artillerie. Accablé par la fatigue et par la fièvre qui l'agitait depuis quelques jours, il reposait dans la jonque qui lui servait d'habitation, lorsqu'on lui annonce que les préparatifs de l'attaque vont être achevés. Aussitôt le clairon sonne ; nos marins se mettent en marche ; ils occupent de misérables masures situées derrière notre artillerie, les balles et quelques boulets sifflent sur nos têtes.

« L'amiral, toujours souffrant, reste étendu sur une

natte à la porte d'une habitation ruinée et attend lui aussi le moment désiré. Ses aides de camp le tiennent au courant de l'avancement des travaux de la batterie. Tout est prêt; alors c'est une autre fièvre qui s'empare de lui; il se lève, un élégant burnous de cachemire blanc flotte sur ses épaules; il arrive à la batterie et donne l'ordre d'ouvrir le feu.

« Nos obusiers donnent; chacun admire la précision du tir de nos canonnières. Il est cinq heures et demie; le temps va nous manquer; le silence s'est fait dans la place; c'est le moment de l'assaut. Les colonnes s'avancent, l'artillerie légère les devance et tire de manière à écrêter les murailles pour en chasser l'ennemi. Enfin, le feu cesse, les colonnes s'élancent.

« Elles escaladent des défenses impossibles à décrire, rêves réalisés par la peur, obstacles, enchevêtrements incroyables. C'est alors que le feu des rebelles que l'artillerie avait fait taire un instant, devient terrible sur les colonnes qui s'élancent; c'est alors aussi, qu'au milieu de tous, l'amiral donnant un ordre, tombe foudroyé par une balle en pleine poitrine. Le jeune élève de Courthille, attaché à son état-major, est atteint à la tête à quelques pas de lui. Son aide de camp, le lieutenant de vaisseau Desvaranne, essaye de le soutenir, mais il tombe... et notre brave aumônier Goudeau lui donne une dernière absolition.

« Les colonnes sont dans la place, elle est à nous, l'élan, la joie du triomphe s'éteignent dans le deuil. Il faut venger la mort de notre général. On marche le lendemain sur Tsaolin; on l'enlève d'assaut, et là pas de quartier; tous les rebelles sont passés à la baïonnette. »

Ainsi tombait en soldat, en chrétien, le vaillant amiral Protet, âgé seulement de cinquante-quatre ans. L'année

suyante l'auteur de ces lignes eut l'occasion de voir le « brave aumônier Goudeau », et celui-ci lui raconta, avec une émotion communicative, les derniers moments de l'amiral, frappé dans une de ces expéditions lointaines où la France remplit encore, en dépit des révolutions son rôle de soldat de Dieu.

Les funérailles de l'amiral Protet à Shanghai furent magnifiques. Une chapelle ardente avait été dressée où tous se pressaient; les Chinois comme les résidents européens venaient « témoigner de leur admiration et de leur reconnaissance pour celui qui avait payé de sa vie la délivrance de la province ». Les marins et les soldats venaient prier pour leur général qu'ils aimaient d'autant plus que, leur donnant l'exemple et marchant à leur tête, il payait largement de sa personne.

A l'église, des écussons couronnés de lauriers, rappelaient les principaux faits de la vie militaire de l'amiral; on y lisait notamment les noms de Dialmath, Podor, Bissagos, Kiadine, etc. Plus de cinquante prêtres étaient présents, avec le vicaire apostolique, Mgr Borgnet; ils venaient prier pour celui qui était tombé en combattant pour l'Eglise aussi bien que pour la France. Dans ces pays lointains, suivant un mot profond du protestant Guizot, France et catholicisme sont synonymes. Le corps de l'amiral fut déposé dans une chapelle élevée par souscription à la mémoire de trois officiers et de dix marins de la *Jeanne-d'Arc*, tués en 1853 lors de la prise de Shang-Haï par les Taïpings; il y était bien placé.

La mort glorieuse de l'amiral Protet produisit en France une profonde impression. L'empereur, qui avait souvent le sens royal, se fit l'interprète du sentiment public dans cette lettre adressée à la veuve de l'amiral :

« MADAME,

« J'ai appris avec une vive peine la perte que vous venez de faire. La marine française la ressentira comme tous ceux qui ont connu l'amiral Protet: Je partage donc, bien sincèrement, soyez en persuadée, votre juste affection, et dans cette douloureuse circonstance, je vous offre, Madame, l'expression de ma sympathie et de tous mes sentiments.

« NAPOLEON. »

§ II. L'AMIRAL COURBET.

Lorsque se répandit la nouvelle de la mort de l'amiral Courbet, un phénomène remarquable se produisit dans notre France si divisée; l'accord se faisait dans la douleur que causait la disparition prématurée du marin qui portait si haut le drapeau de la patrie. C'est que Courbet n'était pas seulement « hors de pair », suivant l'expression de l'amiral Krantz, c'était l'homme du devoir par excellence. « L'amiral Courbet, a dit avec raison un de ses compagnons d'armes, l'amiral de Dompierre d'Hornoy, avait toutes les supériorités, celles de l'esprit et celles du cœur; tous les courages devant le danger comme devant ses responsabilités; tous les dévouements: d'abord et avant tout à la patrie, puis à ses subordonnés qu'il considérait comme ses enfants, enfin à ses amis et à sa famille. C'était un grand caractère. »

Né à Abbeville, Courbet avait passé par l'Ecole polytechnique pour entrer dans la marine; ce n'est pas la voie ordinaire. A l'école, où à cette époque les préjugés libéraux régnaient en maître, il avait, suivant sa propre expression, perdu, non la foi, mais la pratique chrétienne. La foi était

endormie chez lui, mais non morte, et le moment devait venir où elle se réveillerait. « Courbet nous reviendra, disait l'abbé de Broglie, alors brillant officier de marine. Quand il reviendra, ce sera tout d'une pièce. Comme du centurion romain, on pourra dire de lui ; « En vérité, nous n'avons jamais vu tant de foi dans Israël » Et Courbet lui-même écrivait au lieutenant de vaisseau Paul de Broglie, qui venait de quitter la marine pour entrer au séminaire de Saint-Sulpice, qu'il avait « constaté plus d'un point commun entre leur deux routes, malgré leur divergence à l'horizon (1). »

A l'Ecole polytechnique, Courbet avait si bien pris les opinions ambiantes, qu'il figura, avec bien d'autres élèves, parmi les combattants de février 1848 ; c'était une tradition mauvaise renouvelée des journées de juillet 1830. Trente-six ans, après, Courbet se demandait comment il avait pu risquer sa peau pour ces « polichinelles-là ». Le mot a été d'autant plus dur aux républicains qu'il tombait de plus haut et qu'il était plus justifié.

Nous passons sur les premières années de la carrière de Courbet, qui franchit rapidement les grades inférieurs. Citons seulement un fait qui prouve que cet avancement ne fut pas acheté par des concessions regrettables et que l'officier de marine, tout dévoué qu'il fût à son devoir, conservait sa pleine liberté d'appréciation et son franc parler. C'était à l'époque où la fameuse convention du 15 septembre 1863 faisait craindre à bien des catholiques que l'empereur ne se préparât à abandonner complètement le Pape. Cette convention avait amené partout des vives discussions. Un jour à bord du *Solférino*, un officier prétendit que, dans les circonstances, prendre le parti du

(1) Félix Jullien. *L'amiral Courbet d'après ses lettres.*

Pape, c'était manquer au patriotisme. « Ah ! halte-là !... mon cher, je proteste, s'écria Courbet. En fait de patriotisme, je sais ce que je dois à l'empereur. Je lui dois mon sang, et suis prêt, tout comme vous, à lui en sacrifier la dernière goutte. Mais au-delà, mais pour le reste, pour mes sympathies et mes convictions, pour les choses de l'âme et de l'esprit, pour le domaine intérieur en un mot, halte-là ! vous dis-je : aucun pouvoir humain n'a le droit d'y entrer (1) ! » N'y a-t-il pas là, avec une haute conscience de sa dignité, une note chrétienne ?

Comme nous l'avons dit, Courbet était, pendant la guerre contre l'Allemagne, le chef d'état major de l'amiral Bouet-Willauhez à la flotte de la Baltique. Il fut, quelques années après appelé au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ; il y arriva en août 1880. La situation était difficile surtout pour un homme de devoir comme lui. Déjà la République avait passé aux mains des républicains, et l'on évoluait de plus en plus vers la gauche. Les condamnés de la Commune qu'on avait amnistiés et qu'on rapatriait, prétendaient par surcroît imposer aux autorités militaires des égards que Courbet n'était nullement disposé à leur accorder. « Il y a quinze jours, écrit-il à la date du 18 septembre 1880, je recevais, les malédictions de Lullier, à qui j'avais refusé de le rapatrier par les paquebots de la Compagnie péninsulaire ; pour le même motif Lisbonne ; Régère me menaçaient des foudres de la République ; Louise Michel me manifestait son dédain en recueillant le prix de son passage par une souscription fraternelle. Le *Navarin* vogue aujourd'hui vers la mère patrie avec une collection choisie de futurs préfets, trésoriers généraux, magistrats, députés, ministres même. » En plaisantant, Courbet était

(1) Félix Jullien : *L'amiral Courbet d'après ses lettres* p. 9.

prophète ; si des démeurants de la commune n'ont pas encore été ministres, au moins ont-ils été députés et même diplomates. Il disait encore : « Je ne m'explique pas comment on a songé à me donner un pareil gouvernement. Quoique je n'aie jamais fait retentir les couloirs du ministère de ma profession de foi, on sait cependant que je suis catholique par héritage et par conviction ; on sait que j'ordonne plus volontiers que je ne discute. En fallait-il davantage pour m'écarter (1) ? » Peut-être est-ce cette fermeté de Courbet qui l'avait fait choisir ? Il fallait un gouverneur, assez ferme, assez pénétré de ses devoirs, pour ne pas céder à des amnisties qui, forts de l'appui des républicains de France, montraient des exigences déraisonnables. Ce gouverneur, l'amiral Jaureguiberry, alors ministre de la marine, savait qu'il le trouverait dans Courbet.

« Catholique par héritage et par conviction », homme de devoir et connaissant les besoins du pays qu'il était chargé d'administrer, le gouverneur avait à cœur de défendre les missionnaires maristes et les frères des écoles chrétiennes, les uns et les autres vivement attaqués par les radicaux du pays et notamment par le conseil municipal de Nouméa. On venait d'exécuter en France les congrégations religieuses, et les fortes têtes de la Nouvelle-Calédonie réclamaient l'exécution des maristes. Ce n'était pas seulement par haine de la religion ; « Courbet ne s'y trompait, lorsqu'il disait que et la plupart de ces administrés ne *braillaient* tant que parce qu'ils croyaient que l'expulsion des maristes entraînerait la vente des terres concédées à la mission. »

Avant même son arrivée dans son gouvernement, Courbet avait donné à Mgr Frayssac, vicaire apostolique de la Nouvelle-Calédonie, l'assurance de toutes ses sympathies

(1) Félix Jullien : *L'amiral Courbet d'après ses lettres* p. 27 et 31.

Celui-ci était allé le saluer à son passage à Melboune ; voici leur conversation « Ah ! monseigneur, que d'embarras vous allez me donner ! lui dit Courbet en lui tendant les deux mains. Votre situation m'inquiète, vous le savez. Qu'allons nous faire de vous ?

— Mais, amiral, rien de mauvais, je suppose. Vous exagérez, je crois, les difficultés de la situation. Dans tous les cas, nous comptons sur vous.

— Oh ! sur moi, vous avez raison, je suis à vous de cœur. En quittant Paris, je ne l'ai point caché au ministre. Je lui ai dit que, s'il m'envoyait en Nouvelle-Calédonie pour me faire exécuter les décrets, il pouvait en prendre un autre ; je n'étais pas son homme. — Partez, partez toujours, m'a-t-il répondu en m'éconduisant vers la porte. On a besoin de vous là-bas. Il ne s'agit pas de décrets pour le moment ; le cas échéant, on vous enverrait des instructions. Vous entendez, Monseigneur, des instructions. Mais quand viendront-elles ? A quoi m'obligeront-elles ?

— A rien de fâcheux pour nous, amiral, je vous le répète (1). »

Les prévisions de l'évêque se trouvèrent réalisées, grâce à la bonne volonté du gouverneur. Mgr Fraysse lui suggéra un système qui mettait les missionnaires à l'abri des décrets ; Courbet le transmit au ministre de la marine en l'appuyant chaudement ; l'amiral Cloué, qui avait remplacé l'amiral Jauréguiberry, eut le bon esprit de l'adopter, et les missionnaires furent sauvés pour le grand avantage de la colonie. Laissons Courbet raconter lui-même comment il annonça la bonne nouvelle à Mgr Fraysse :

— Tenez, monseigneur, prenez et lisez. Vous reconnaissez-vous ?

(1) Félix Julien, *id.*, p. 41.

« L'évêque lut et sourit.

— En effet, dit-il, ce sont les mêmes idées, presque les mêmes mots (1). J'en prends une copie; vous permettez, amiral ?

— Ah ! pour ça non ! Lisez tant que vous voudrez. Mais pas de copie ! pas de texte officiel en circulation ! Il n'est pas bon de livrer les dépêches. Quand au sens, c'est autre chose. Je désire, au contraire, qu'il soit connu ; et pour cela, dès aujourd'hui, j'assemble mon conseil; vous le connaissez. Je lui lis la dépêche sous le sceau du secret, et ce soir même toute la ville le commente. Mais rien d'écrit ! c'est tout ce qu'il me faut (2). »

Les difficultés étaient peut-être plus grandes encore pour les frères. « Nos écoles congréganistes, écrivait Courbet le 2 août 1881, se voient menacées dans leurs moyens d'existence par l'institution prochaine d'un conseil général... Frères et sœurs sont installés dans des bâtiments qui font partie du domaine de la colonie. Le conseil municipal les avait vainement revendiqués, dès mon arrivée, au profit des écoles communales. Le futur conseil général, probablement pétri de la même farine, se montrera sans aucun doute plus accommodant, et fera de ces immeubles son don de joyeux avènement. Nous pourrions y suppléer, je l'espère. Il sera plus difficile de retrouver la subvention annuelle, si le ministre ne prescrit de l'inscrire au budget local comme dépense obligatoire. » Il écrivait encore, deux mois plus tard : « Notre futur conseil colonial fait déjà parler de lui. Les notabilités qui comptent y figurer ont un programme arrêté, paraît-il.

(1) Courbet dans sa note au ministre avait employé les termes mêmes de la note épiscopale, que l'amiral Cloué avait copiée à son tour sans s'en douter.

(2) Félix Julien; *id.*, p. 42.

Ce programme comprend l'expulsion des frères du local où ils abritent, nourrissent, entretiennent et instruisent actuellement une soixantaine d'orphelins, en même temps qu'ils instruisent gratuitement cent cinquante autres élèves externes. L'immeuble passerait des mains de la colonie à celles du conseil municipal de Nouméa, qui y installerait ses écoles communales. Quant aux frères, on ne s'en occupe nullement. Il est vrai qu'au concours général, institué l'an dernier, leurs élèves ont remporté tous les prix et tous les accessits; à défaut de la robe noire, ce grief suffirait pour ameuter tous les conseils élus, présents et futurs (1). »

La lutte continuait, et comme la politique en France s'accentuait de plus en plus vers la gauche, les adversaires des frères devenaient de plus en plus exigeants. Le 27 février 1882, l'amiral écrit : « Pour la sixième fois, le conseil municipal revient à la charge pour désorganiser l'école des frères ; sur mon refus de déférer à ses désirs, le maire a adressé une lettre dans laquelle je suis bien arrangé. Evidemment, le différend va être porté devant le conseil des ministres ; je crains fort d'en prévoir les suites, de recevoir l'ordre de me soumettre aux volontés des élus du suffrage universel, en dépit de la sympathie des familles pour l'école congréganiste (2). »

Ce qu'avait prévu l'amiral arriva ; le conseil municipal de Nouméa l'emporta ; mais Courbet avait lutté jusqu'au bout, et avant de remettre le gouvernement à son successeur, il avait pu assurer le maintien des frères comme instituteurs libres. « Avant de quitter Nouméa, écrit-il tout heureux, j'ai eu la joie de favoriser et d'autoriser la

(1) Félix Julien ; *id.*, p. 44 et 49.

(2) Félix Julien ; *id.*, p. 58.

fo
m
un
les
cel
a r
le
pèr
san
que
sou
O
con
d'êt
don
que
Ap
croi
cert
men
falla
rer r
était
pour
de sa
dans
mon
de la
divisi
sa div
sans in

(1) F

fondation d'une société d'honnêtes gens dont le but est de maintenir et de développer les écoles congréganistes. En une semaine, on a réuni les fonds nécessaires pour couvrir les frais de premier établissement dans un autre local que celui dont une décision ministérielle vient de les priver ; on a réuni, en outre, des souscriptions annuelles qui assurent le fonctionnement dans les meilleures conditions. Les pères de familles riches ou aisés ont suppléé à l'impuissance de ceux qui ne le sont pas. Le mouvement a été tel que la rentrée des écoles communales pourrait bien en souffrir, au profit des congréganistes (1). »

On connaît dans Courbet le marin, le soldat ; on ne connaît guère l'administrateur ; il nous semble qu'il mérite d'être connu, et que le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie n'a pas été moins l'homme du devoir que le vainqueur de Sontay et de Fou-Tchéou.

Après son séjour en Nouvelle-Calédonie, Courbet devait croire qu'il lui serait donné de refaire sa santé en France ; certes il avait bien gagné un peu de repos. Mais les événements s'étaient précipités dans l'Extrême Orient, et il fallait envoyer en Indo-Chine un homme capable de réparer rapidement les fautes qui avaient été faites. L'homme était tout prêt, et dès le mois de juin 1883, il était en route pour le Tonkin. Il aurait pu cependant, invoquant l'état de sa santé, décliner un commandement qui lui était donné dans des conditions difficiles qu'il résumait ainsi : « Dès mon arrivée au Tonkin, l'amiral Meyer remonte au nord de la Chine, et continue d'exercer le commandement de sa division navale ; de mon côté, j'exerce le commandement de sa division navale des côtes de l'Annam et du Tonkin, mais sans intervention dans les opérations à terre. Celles-ci seront

(1) Félix Julien ; *id.*, p. 60.

dirigées par un haut commissaire civil, ayant sous ses ordres immédiats le général Bouët, commandant supérieur des troupes de toutes armes, et le capitaine de frégate Morel-Beaulieu, commandant supérieur de la flottille, qui assiste le corps expéditionnaire dans le fleuve Rouge. Mon rôle se borne par suite à surveiller les côtes, de façon à donner aux opérations à terre toute sécurité, jusqu'au jour où le haut commissaire civil requerrait mon concours pour une opération combinée. Voilà ce que nos ministres ont imaginé, et peut-être se figurent-ils de bonne foi que rien ne saurait être plus favorable au succès de nos armes. Tant que je ne serai point arrivé là-bas, je me bercerai de l'espérance que la réflexion et une plus saine appréciation des choses feront revenir sur cette combinaison. Superflu de vous dire que je l'ai combattue avec la plus grande énergie pendant mon court séjour à Paris (1). »

Dès le début de cette belle campagne de Courbet, nous pouvons toucher du doigt une des plus grandes difficultés qu'il a rencontrées : au lieu de lui laisser toute liberté d'action, puisqu'on savait qu'il méritait toute confiance, on ne cessait de l'entraver ; la politique et la diplomatie s'unissaient pour gêner le soldat. C'est un des plus graves inconvénients du régime parlementaire, surtout avec des gouvernants qui, trop faibles pour s'imposer aux chambres, essayent de les entraîner et parfois même de les tromper.

A peine arrivé, Courbet comprit la nécessité de frapper un grand coup ; il ne fallait pas laisser les impressionnables populations de l'Extrême-Orient sous le coup de la surprise dans laquelle le commandant Rivière avait trouvé la mort. Mais où frapper ! Avec son coup d'œil, l'amiral

(1) Lettre du 12 juin 1883, Félix Jullien, p. 82.

eut bientôt choisi le point où il devait porter les premiers coups.

Il résolut, « d'agir contre les fortifications qui commandent l'entrée de la rivière de Hué, près du petit village de Thuan-an. Ces fortifications semblaient en bon état. Elles consistaient en deux citadelles, défendant les deux côtés de l'entrée, et en une douzaine de fortins échelonnés en arrière de la lagune, sur la route fluviale qui conduit à Hué. Un barrage fermait la rivière.

« Courbet avait d'abord réuni ses forces dans la baie de Tourane, pour préparer de là, dans ses moindres détails, l'attaque des forts de Thuan-an. Il savait, comme tous les hommes de guerre, l'importance qu'il faut attacher aux détails, afin d'assurer la marche d'une opération d'ensemble et la réussite d'un plan final.

« Le 18 août, à deux heures, il mouillait devant les forts : le *Bayard*, l'*Atalante* et le *Château-Renaud*, à grande distance, à cause du fond ; les canonnières le *Lynx* et la *Vipère*, beaucoup plus près, à quatre encablures environ.

« Le temps était beau, mais la mer houleuse. A quatre heures on ouvrit le feu, chaque bâtiment attaquant l'ouvrage dont il était particulièrement chargé. Malgré le roulis, le tir était bon.

« Les obus éclatent dans les forts, font sauter des pans de murailles, ouvrent de larges brèches. Le bombardement dura huit heures. Le débarquement décidé pour le lendemain ne put s'effectuer : la houle était trop forte.

« Le jour suivant, le 20, l'amiral jugea l'opération possible.

« Pendant que les marins de l'*Atalante* enlèvent les forts du nord, ceux du *Bayard*, soutenus par l'infanterie de marine, marchent au sud, à l'assaut du fort principal. Son pont-levis est encore abattu, mais la porte est fer-



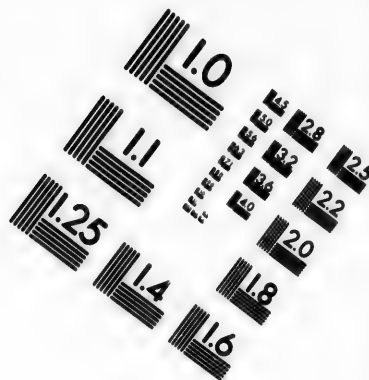
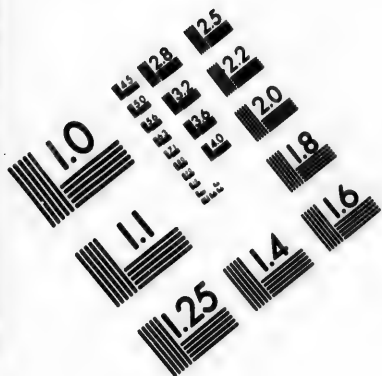
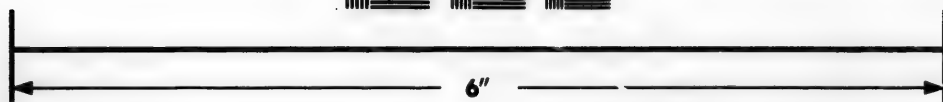
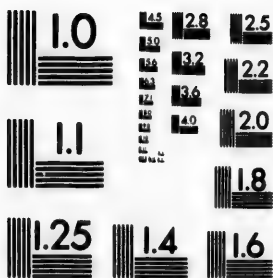


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



Photographic Sciences Corporation

**23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503**

1.8 20 22 25

10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

mée ; une cartouche de dynamite suffit pour la faire voler en éclats. Le commandant Parayon et l'enseigne Olivieri (1) pénétrèrent les premiers. Il est neuf heures. Le pavillon français flotte au-dessus du fort, à la place du grand dragon jaune de l'Annam.

« Les premiers ouvrages emportés, le barrage est franchi par les deux canonnières le *Lynx* et la *Vipère*. Les forts du second plan les couvrent de boulets. Elles continuent à marcher, à s'avancer toujours, répondant de leur mieux. Elles sont soutenus de loin, dans leur marche en avant, par les gros canons du *Bayard* et du *Château-Renaud*.

« A la nuit, les feux de l'ennemi s'éteignent ; nous occupons les forts (2). »

L'amiral Courbet avait bien frappé ; dès le lendemain, le premier mandarin de Hué se présentait en parlementaire, demandant une suspension d'armes qui ne lui était accordée qu'à la condition de traiter de la paix dans la capitale même. Et quelques jours après se signait le traité Harmand qui stipulait notamment le protectorat de la France sur l'Annam et le Tonkin, l'annexion de trois provinces à la Cochinchine française, l'occupation permanente des forts de Thuan-an. Ce que devait valoir ce traité, nous n'avons pas à l'examiner ; il nous suffit d'avoir montré qu'en quelques jours l'amiral Courbet avait amené le gouvernement de Hué à le signer.

L'Annam se trouvait écarté ; il fallait maintenant s'oc-

(1) L'enseigne Olivieri, mis à l'ordre du jour et décoré pour sa belle conduite à Thuan-an, est allé, à son retour en France, s'en-sevelir dans l'abbaye de Solesmes. Ainsi l'avait fait avant lui, et dans la même abbaye, un autre officier non moins distingué, le capitaine de frégate Sarlat, qui, à la tête d'un bataillon de marins, avait, à Courlevois, entraîné à sa suite les troupes de ligne jusqu'à l'indécises et hésitantes à marcher contre les fédérés.

(2) Félix Julien, *id.* p. 99 et suiv.

cup
noi
Dan
dée
gea
vell
qu'
ral
Pav
«
à q
quit
com
men
peu
terre
l'An
Le c
suite
de l'
redo
vous
parm
noise
teme
lâche
conv
pour
les h
de su
encon

euper du Tonkin où on allait rencontrer les Pavillons noirs et la Chine, toujours présente, quoique dissimulée. Dans une improvisation malheureuse, M. Jules Ferry déclarait alors que la Chine était une « quantité *négligeable* » ; il a dû regretter ce mot, surtout lorsque la nouvelle de l'échec de Lang-son amena sa chute du pouvoir, qu'il n'a pas pu reprendre depuis. Dès ce moment, l'amiral Courbet ne cessait de montrer les Chinois derrière les Pavillons-Noirs. Il écrivait le 6 septembre 1883 :

« Merci pour le souvenir de Notre-Dame-des-Victoires, à qui ma reconnaissance est bien due. Je n'ai pas encore quitté la rivière d'Hué : le mauvais temps a beaucoup compliqué les difficultés de l'installation et du ravitaillement du corps d'occupation. Il me tarde de remonter un peu aux environs du Delta, où ont lieu les opérations par terre. Quoique nous soyons définitivement en paix avec l'Annam, nous n'en avons point encore fini avec le Tonkin. Le corps expéditionnaire va bien être débarrassé, par suite de la convention conclue ici, des troupes régulières de l'Annam ; mais il nous reste d'autres adversaires, plus redoutables et plus acharnés, les Pavillons noirs. Je ne vous apprendrai pas que ce sont des bandes recrutées parmi les déserteurs ou dans les rangs de l'armée chinoise massée sur la frontière, soutenues à peu près ouvertement par le gouvernement chinois. Pour leur faire lâcher pied, il faut leur infliger un éclatant échec, ou convaincre la Chine qu'elle aura la guerre avec la France pour peu qu'elle continue ses menées hostiles. Mais, avec les hésitations permanentes de nos maîtres, soit en matière de subsides, soit en matière de diplomatie, cela peut durer encore longtemps (1). »

(1) Félix Julien, *Id.*, p. 105.

Le 30 octobre, toujours occupé de la Chine, il dit : « Il serait si facile, avec les seules forces réunies des deux divisions navales, Chine et Tonkin, de bombarder tous les ports du Céleste Empire, de ruiner sa marine et de la réduire à l'inaction », mais « il doute fort que nos maîtres (les députés) rapportent de leurs vacances un souffle aussi belliqueux ». Et cependant, « la Chine nous fait ouvertement la guerre sur le territoire que le traité de Hué a placé sous notre protectorat ». Comment « le gouvernement n'a-t-il pas l'énergie de lui déclarer la guerre, de bombarder ses ports, de ruiner sa marine ? C'est l'unique moyen d'en finir. »

Les dangers de la situation ont cependant décidé le gouvernement à donner à Courbet le commandement en chef des forces de terre et de mer. « Il faut, dit-il lui-même, que la situation soit pleine d'embarras pour que l'on ait pris, trois mois trop tard malheureusement, une pareille détermination ». Et, dans une lettre du 1^{er} novembre, il ajoute : « Ce qu'il y a de bien certain, c'est que les deux places fortes de Son-tay et de Bac-ninh *ont eu le loisir de recevoir de Chine tous les secours déstructibles en hommes, canons, munitions, etc...* ; et cela, pendant la saison où, avec quelques canonnières, *il était facile de les en empêcher !* Ce sont de durs morceaux à digérer avec des effectifs modestes comme ceux dont nous disposons. Nous ferons de notre mieux et la Providence fera le reste (1). » Comme cette dernière phrase sonne bien sous la plume de Courbet ; comme elle montre en même temps le marin et le chrétien !

Le nouveau commandant en chef des troupes de terre et de mer entendait frapper fort et vite, il le fallait.

(1) Félix Julien, *Id.*, p. 110.

« L
à qui
d'oct
nan é
pour
lui o
mites
par l

« A
du ch
annar
Son-t
muni
très g
les Fr
chréti
préal

« F
trava

« L
réuni
choisi
rivièr
au-de
trava
positi

« A
l'amir
tées :
du no
succè

(1) L

« La situation était si compromise, dit M. Félix Julien à qui nous laissons de nouveau la parole, que, dès le mois d'octobre, le gouverneur de la province chinoise du Yunnan écrivait au chef des Pavillons noirs, Luh-vhin-phuoc, pour l'engager à résister vigoureusement aux Français. Il lui ordonnait de s'entendre avec les mandarins annamites, dans le but de massacrer les chrétiens, et d'enlever par là un appui à nos soldats.

« A la fin de novembre, une ordonnance, faite au nom du chef des Pavillons noirs, approuvée par le maréchal annamite, annonçait aux sous-préfets de la province de Son-tay que l'on avait des forces considérables, des munitions de guerre et des provisions de tout genre en très grande quantité, et que l'on se disposait à attaquer les Français à Hanoï. La pièce officielle ajoutait : « Les chrétiens étant très nombreux et amis de la France, il faut préalablement les exterminer (1). »

« En même temps, Annamites et Chinois pressaient les travaux pour défendre Son-Tay et même attaquer Hanoï.

« Le 14 décembre, nos forces au complet se trouvent réunies devant le fort de Phu-sa. C'est un point bien choisi, à la jonction des deux digues, à l'endroit où la rivière le Day sort du fleuve Rouge, à petite distance et au-dessous de Son-tay. Les Chinois, en l'entourant de travaux de défense, en ont fait un ouvrage fermé, une position redoutable : c'est la clef de Son-tay.

« Après une reconnaissance opérée par lui-même, l'amiral attaque les premières lignes. Elles sont emportées : la branche du sud, par l'infanterie de marine ; celle du nord, par les tirailleurs algériens. C'est un premier succès. Nos troupes se réunissent à la jonction des digues,

(1) Lettre de Mgr Puginier, vicaire apostolique.

Mais là, à découvert, elles n'ont devant elles qu'une route unique, droite, en relief, hérissée d'obstacles. Ce n'est pas long : la route ne mesure que six ou sept cents mètres... Mais c'est dur à franchir, car elle est balayée dans toute sa longueur par les canons d'une barricade qu'il faut prendre d'assaut.

« Deux fois les turcos s'élancent. Ils sont repoussés, écrasés. Ils s'acharnent encore. Là tombent, à la tête de leur compagnie, bon nombre d'officiers. L'amiral arrête une nouvelle attaque. Il faut toute son énergie pour maîtriser la fureur des turcos.

« La nuit vient en effet. L'incendie des maisons voisines augmente le désordre. Il n'a que le temps de faire établir ses troupes à l'angle de Phu-sa, à l'abri d'un retranchement improvisé et couvertes par quelques pièces de campagne qu'il a sous la main. La mesure était sage : à plusieurs reprises pendant la nuit, les Pavillons noirs, profitant de la connaissance des lieux, cherchent à reprendre les positions perdues. Ils en comprenaient l'importance : c'était une brèche ouverte sur Son-tay... Il y eut dans les ténèbres une lutte terrible qui dura jusqu'au jour. Sans cesse repoussé, l'ennemi abandonna les défenses du fleuve pour se replier dans la ville et dans la citadelle.

« En franchissant la barricade où étaient venus se briser les turcos, on la vit jonchée de leurs cadavres, mais aussi couverte de cadavres chinois.

« Nous y avions laissé cinquante morts et cent cinquante blessés. C'était un premier succès, mais il nous coûtait cher. Nous n'étions encore qu'aux ouvrages extérieurs. Qu'allait donc coûter l'assaut de la ville et de la citadelle ?

« La journée du 15 fut employée à occuper solidement les positions perdues par l'ennemi. La flottille put aller s'emboîser jusque devant la ville. La citadelle, qui en

occup
C'est
briqu
et de
à la f
le sys
d'une
jeté s
«
mille
Toute
percé
de gr
haut,
«
alime
«
maç
muré
Les
n'éta
«
route
toute
«
fleuv
quat
dima
«
simu
celle
ronn
quel

occupe le centre, est à une portée de canon du fleuve. C'est un carré de 300 mètres de côté, dont les murs en briques sont couronnés de traverses pour les défenseurs et de plates-formes pour l'artillerie. Elle fut construite à la fin du siècle dernier, par un ingénieur français, d'après le système de Vauban. Chacune de ses faces est flanquée d'une tour circulaire avec porte voûtée et un pont massif jeté sur le fossé.

« La ville, qui s'étend autour et qui comptait quinze mille habitants, est entourée d'une enceinte semblable. Toutefois, ici, le rempart est en terre; il est casematé, percé de meurtrières et d'embrasures rapprochées, garnies de gros canons. Une haie en bambous, de dix mètres de haut, en dérobe la vue.

« Le fossé qui l'entoure est large, profond, rempli d'eau alimentée par un ruisseau voisin.

« Comme la citadelle, la ville avait quatre portes en maçonnerie, dont deux à l'est et à l'ouest, entièrement murées : vrais forts inexpugnables, hérissés de canons. Les portes du nord et du sud, seules restées ouvertes, n'étaient que plus solidement gardées.

« Tel était l'ensemble des lignes qui nous barraient la route. Elles étaient armées d'une centaine de pièces de toute dimension.

« De notre côté, nous avions sept canonnières sur le fleuve, quarante pièces de campagne et une armée de quatre ou cinq mille hommes. C'est avec ces forces que le dimanche 16 décembre nous ouvrions le feu.

« Dès le matin, l'amiral, avec l'infanterie de marine, simula une attaque contre la porte Nord. En réalité, c'était celle de l'Ouest qui était son but. Quoique murée et couronnée de forte artillerie, il en avait reconstruit, vers le sud, quelques points vulnérables.

« A moins de 300 mètres, il faisait déployer en tirailleurs la légion étrangère. De sa personne, il se portait en avant de la première ligne, sur un léger monticule, d'où il pouvait observer le terrain.

« Il s'y trouvait à découvert, directement battu par le feu de la place. N'importe ! il pouvait suivre de là l'action de la journée : il y demeure impassible. De là, en effet, dans le calme et la netteté de son esprit, il lance dans les directions diverses les ordres les plus précis. C'est ainsi qu'au moment voulu, trois batteries viennent s'échelonner et couvrir de leur feu la marche progressive des troupes. Elles se rapprochent peu à peu des remparts.

« L'ennemi tente sur notre droite un mouvement tournant : il est balayé par les turcos et les Hotchkish d'une canonnière voisine.

« La flottille continue à tenir la ville sous son feu. Les Pavillons noirs répondent vivement.

« Des deux côtés, c'est, pendant tout le jour, un duel au canon ; il précède et prépare l'assaut.

« A cinq heures, les tirailleurs ne sont plus qu'à 100 mètres.

« L'ennemi semble se ralentir : le moment est venu. L'amiral fait hisser le signal... En avant!...

« Les clairons sonnent la charge... En avant!

« De *Marseillaise*, point.

« C'est au cri de : *Vive la France!* que les troupes passent au pas de charge devant le petit mamelot, d'où l'amiral, exposé, lui aussi, au feu le plus meurtrier, les salue avec une émotion qu'il ne peut contenir.

« La tête de colonne ne se heurte pas à la porte murée; elle se jette à droite, s'engage dans la première ligne, la franchit, franchit aussi le fossé : la haie de bambous cède.

« Malgré une résistance acharnée, quelques hommes

débla
enfin
mass
C'en
«
chem
rues,
«
heure
Il r
lende
l'avai
la po
chef
avec
l'ordr
Cot
expos
d'enle
son p
tions
occup
de pl
aurai
nait c
au m
expéd
Daily
carac
Son-t
vais p

déblaient une poterne, d'autres gravissent le talus, d'autres enfin couvrent le parapet. Ils sont suivis, soutenus par des masses compactes. La batterie de la porte est tournée. C'en est fait : l'enceinte de la ville est à nous.

« L'ennemi ne tient plus. En voyant ses derniers retranchements forcés, il fuit en désordre, disparaît dans les rues, gagne la citadelle : c'est son dernier refuge !

« L'amiral a suivi de près sa colonne d'assaut : à cinq heures il est sur les remparts » (1).

Il restait la citadelle que Courbet comptait enlever le lendemain ; mais au point du jour on vit que l'ennemi l'avait évacuée. La fuite des Pavillons noirs, qui croyaient la position inexpugnable, avait été si précipitée que leur chef ne songea même pas à emporter sa correspondance avec les mandarins chinois ; on y retrouva notamment l'ordre du vice-roi du Yunnan de massacrer les chrétiens.

Courbet, qui s'était toujours tenu dans des endroits exposés, qui restait au feu afin, suivant son expression, d'enlever ses soldats par l'exemple, était devenu l'idole de son petit corps d'armée, et il fut salué par des acclamations enthousiastes lorsqu'il entra dans la citadelle déjà occupée par les troupes. S'il avait eu deux mille hommes de plus, il coupait la retraite aux Pavillons noirs qui auraient été détruits du coup et la chute de Son-tay entraînait celle de Bac-ninh. Même limité, le succès était beau ; au moment où nos troupes partaient de Hanoï pour cette expédition, un journaliste anglais, le correspondant du Daily-News, avec cette sympathie pour la France qui caractérise généralement ses compatriotes, annonçait que Son-tay serait notre Plewna au Tonkin. Il avait été mauvais prophète.

(1) Félix Julien, *Id.*, p. 112 et suiv.

Dans son ordre du jour aux soldats et marins, l'amiral Courbet disait : « Les forts de Phu-sa et la citadelle de Son-tay sont désormais illustrés par votre vaillance. Vous avez vaincu un ennemi redoutable et montré une fois de plus au monde entier que la France peut toujours compter sur ses enfants. Soyez fiers de vos succès ; ils annoncent la pacification du Tonkin. » La « pacification », c'est le but que poursuivait l'amiral, et pour l'amener, il se préparait, dès le lendemain de la prise de Son-tay, à enlever Bac-ninh. Avec des forces suffisantes, l'attaque aurait eu lieu presque immédiatement ; mais avec les troupes restreintes dont il disposait, il lui fallait organiser une colonne expéditionnaire ; ce n'était pas chose facile ; il y était parvenu cependant et il allait marcher sur Bac-ninh, lorsqu'un télégramme l'arrêta brusquement : il était relevé de son commandement et remplacé par le général de division Millot. C'était un coup de la politique ; on avait voulu réserver à un général républicain l'honneur d'achever la conquête du Tonkin. On sait, hélas, quels ont été les résultats de cet acte d'ingratitude.

Courbet était avant tout l'homme du devoir et de la discipline ; il s'inclina devant l'ordre reçu et remit le commandement à son successeur. Et, cependant, il ressentait vivement ce coup. « De ce qui m'a atteint moi-même, je ne suis pas encore bien remis », écrivait-il le 15 janvier 1884, et en prenant congé des troupes, il leur disait :

« Il y a deux mois nous marchions sur Son-tay. Je comptais bien vous conduire à Bac-ninh. Cet honneur ne m'est point réservé. Sous peu de jours, je dois remettre à M. le général Millot le commandement en chef de l'expédition du Tonkin.

« Recevez mes adieux. C'est avec un profond chagrin

que je
voure
tion e
J'appl

Que
que l'a

Mai

plus h

songe

rende

liques

exiger

nités

deman

Cour

avec l

épouva

que tro

est nég

de vais

sions.

nois qu

prend

tique

bomba

mais l'a

tout ré

Le 12

le 13,

seur l'a

mouille

le Volt

pouvan

que je vous quitte. Jamais je n'oublierai avec quelle bravoure vous avez tenu le drapeau de la France. Mon ambition eût été de partager encore vos dangers et votre gloire. J'applaudirai de cœur à vos nouveaux succès. »

Quelle douleur contenue dans ces adieux aux troupes que l'amiral avait espéré « commander jusqu'au bout ! »

Mais chez Courbet, le devoir et le patriotisme parlaient plus haut que tout ; forcément désintéressé du Tonkin, il songe immédiatement à la Chine. « Il faut que la Chine rende gorge, qu'elle paye en espèces sonnantes et métalliques ses fautes et les nôtres. » Le gouvernement doit exiger de la Chine « deux ou trois cents millions d'indemnités de guerre ; c'est le moins que nous puissions demander. »

Courbet ne fut pas écouté ; un premier traité fut signé avec l'Annam, dont il n'aurait rien de bon ; les épouvantables massacres de chrétiens qui ont suivi n'ont que trop justifié ses craintes. Bientôt, un projet de traité est négocié entre le vice-roi Ly-hong-chang et le capitaine de vaisseau Fournier, où la France multiplie les concessions. Ce n'était qu'une comédie de la part des Chinois qui voulaient seulement gagner du temps. On le comprend en France, et M. Jules Ferry, inaugurant la « politique des gages », donne l'ordre à l'amiral Lespès de bombarder Kelung et de s'emparer des mines de charbon ; mais l'amiral échoue. Heureusement Courbet est là pour tout réparer.

Le 12 juillet, un ultimatum avait été signifié aux Chinois ; le 13, l'amiral faisait explorer la rivière Min par le croiseur l'*Hamelin* ; il la remontait ensuite lui-même jusqu'au mouillage de la pagode avec sa flottille légère comprenant le *Volta*, l'*Aspic*, le *Lynx* et la *Vipère* ; le *Bayard* ne pouvant entrer, restait devant le fleuve. L'amiral trouvait

les équipages chinois à leurs postes de combat, les batteries armées, les canons pointés, l'arsenal de Fou-tchéou gardé par un camp retranché de 10,000 hommes. La situation paraissait si dangereuse que l'amiral anglais et le commandant américain écrivaient que les Français n'en sortiraient pas. Mais Courbet avait tout calculé, et il n'attendait qu'une autorisation qui lui arriva le 22 août.

« A son mouillage, l'amiral avait sous la main le *Volta*, portant son pavillon; le *Duguay-Trouin*, le *Villars*, le *d'Estainy*; les canonnières le *Lynx*, la *Vipère*, l'*Aspic*, et deux torpilleurs rapides, qui, au moment voulu, devaient fondre chacun sur un navire chinois indiqué d'avance, porter le premier coup, et par leur explosion donner le signal de l'action.

« La flotte chinoise se composait de onze bâtiments armés de fort calibre, dont l'artillerie, ainsi que les machines, était en bon état. Elle comptait en outre douze jonques de guerre armées de vieux canons et chargées de troupes prêtes à l'abordage.

« Le 22 au soir, conseil de guerre de tous les commandants chez l'amiral Courbet. L'attaque est pour le lendemain, juste le temps de permettre à notre consul de Fou-tchéou d'amener son pavillon et d'en donner avis au vice-roi.

« Quant à l'heure, elle reste secrète.

« Il suffit d'être prêt. L'heure a son importance : car, deux fois par jour, dans cet étroit passage, sous l'action régulière et opposée du flot et du jusan, les deux flottes ennemies, en évitant sur leurs ancres, se présentent alternativement l'une à l'autre, tantôt par l'avant et tantôt par l'arrière, c'est-à-dire, par leur partie la plus faible.

« Pour nous, c'est le jusan qui donne l'avantage, l'avantage de nos étraves et de nos éperons.

« une l
« l
ne pr
où le
rière
« C
« l
la pré
« l
pied d
moind
vêtu
paille
« A
haute
« L
némen
pas de
« C
puis u
cinq r
comb
« P
rête. C
sipe la
« Q
« N
peine
légères
« Q
gées d
dérive

« Dans la rivière Min, le 23 août, le jusant s'établit à une heure.

« Les Chinois nous laisseront-ils le temps d'y arriver ? ne profiteront-ils pas, au contraire, du moment critique où le changement du courant nous fera leur montrer l'arrière ou le travers ?

« C'était une chance à courir.

« La guerre en est faite. La science du chef consiste à la prévoir.

« Le 23, dès le matin, Courbet, debout, immobile au pied du mât d'artimon du *Volta*, suit avec attention les moindres mouvements. Selon son habitude, il est ganté, vêtu de blanc, soigné dans sa toilette. Son chapeau de paille porte le nom du *Bayard*.

« A une heure 1/2, ordre d'appareiller. A peine l'ancre haute, signal d'exécuter le plan.

« Les Chinois sont si prêts, qu'ils répondent instantanément à notre premier coup. Pourquoi ne nous ont-ils pas devancés ?

« Ce n'est d'abord qu'une explosion soudaine, générale ; puis un roulement prolongé. Il continue pendant vingt-cinq minutes environ. Une épaisse fumée enveloppe les combattants. On distingue mal amis et ennemis.

« Peu à peu, des deux côtés, le tir se ralentit ; il s'arrête. On attend, on veut voir. Un léger souffle d'ouest dissipe la fumée.

« Que va montrer la première éclaircie ?

« Nos vaisseaux sont debout ; ils paraissent intacts ; à peine çà et là quelques éclats de bois, quelques brèches légères. En tête des mâts, flottent les trois couleurs.

« Quant aux Chinois, avisos, canonnières, jonques chargées de troupes, croiseurs et grands transports, tout est en dérive, échoué, culbuté, en flamme ou en train de couler.

« Les équipages à l'eau, dans un fouillis de mâts, de cordages, d'épaves où la mitraille a fait d'affreux ravages.

« Le fleuve est couvert de débris. On y voit accrochés les malheureux Chinois, dont la tête seule émerge comme autant de points noirs.

« Le feu reprend à quatre heures. Il répond aux batteries de terre, quand la fumée est un peu dissipée. En aval, on entend les gros canons de la *Triomphante*, qui a pu rejoindre le mouillage au commencement du combat. Son tirant d'eau ne lui permet pas d'arriver jusque devant l'arsenal. Ce sont nos bâtiments légers qui sont chargés de cette destruction. Avec leurs pièces de 14, cette destruction n'est pas aussi complète que Courbet l'eût voulu.

« A cette heure, l'ennemi n'a plus de bâtiments à flot. De leurs navires, il ne reste que des débris en flamme, des carènes échouées ou coulées. La mâture seule pointe au-dessus des flots.

« Pendant la nuit, des brûlots dérivent au courant ; ils sont lancés sur nous. Il faut les éviter : à chaque instant ils nous obligent à changer de mouillage.

« En somme, « bonne journée de début, » écrit Courbet dans sa dépêche du lendemain. Vingt-deux navires coulés, cinq commandants, vingt-neuf officiers et deux mille soldats ou marins disparus, quand, de notre côté, nos pertes ne s'élèvent qu'à six morts et vingt-sept blessés.

« Il avait rempli sa mission, accompli l'œuvre de représailles dont il était chargé. Bac-lé était vengé. Mieux encore, comme il le dit dans sa lettre du 18 septembre, nous sortions fièrement de la honteuse impasse où les hésitations de nos hommes d'Etat nous avaient acculés.

« Le 25, sa tâche étant finie au mouillage de la Pagode,

l'esc
en t
«
mou
hur
Allen
silenc
« H
« H
légitim
voya
de vai
Il fa
Pagod
ensuit
dique.
merve
même
Trouin
le feu ;
sion to
profile
« A
l'ébran
résultat
c'est cer
ses hom
« Rac
batterie
brisé, e
impunér
« Le 2

l'escadre le quitta en bon ordre, en ligne de file, l'amiral en tête. Son pavillon flottait sur le *Duguay-Trouin*.

« En défilant au milieu des navires neutres, restés mouillés en aval pendant le combat, il est salué par les hurrahs des Anglais et des Américains. On dit que les Allemands, arrivés la veille du combat, gardèrent le silence.

« Hurrah pour les Français !

« Hurrah pour l'amiral ! Y a-t-il plus noble ivresse, plus légitime orgueil que celui que Courbet éprouva en se voyant ainsi jugé, acclamé sur le champ de bataille par de vaillants rivaux. »

Il fallait maintenant sortir. « Autant Courbet devant la Pagode est audacieux au milieu des navires chinois, autant ensuite il se montre tacticien prudent, réfléchi, méthodique. Sa clairvoyance est d'ailleurs secondée par une merveilleuse entente des guerres maritimes. Il dirige lui-même la manœuvre des deux vaisseaux de tête, *Duguay-Trouin*, *Triomphante* ; il les fait stopper, mouiller, ouvrir le feu ; il frappe à coup sûr et à revers, avec une précision toute mathématique. La première embrasure qui se profile à lui reçoit ses premiers coups.

« A 200 ou 300 mètres, avec ses grosses pièces, il l'ébranle, l'obstrue, l'éboule, en chasse les servants ; ce résultat atteint, il passe à la suivante. C'est long, mais c'est certain. Il assure, protège, garantit ses vaisseaux et ses hommes.

« Radeaux, chaînes, barrages, chapelets de torpilles, batteries cuirassées et forts casematés, tout est battu, brisé, effondré, culbuté. Ce n'est qu'alors qu'il laisse impunément engager sa flottille.

« Le 29, il sort, sinon intact, du moins avec tous ses

vaisseaux, de la dernière passe. C'est un nouveau triomphe (1).»

Cette glorieuse affaire de Fou-tchéou releva immédiatement notre prestige et fit réfléchir les Chinois. De plus, Courbet répara l'échec de Ké-lung. « Quelques coups de quatorze centimètres bien pointés et un combat de mousqueterie d'une heure, vivement mené, décidèrent les Chinois à évacuer les nombreux et importants ouvrages qu'ils avaient élevés dans les environs. » Mais ce n'était pas encore suffisant; l'amiral le comprenait, et il demandait qu'on lui permit d'aller dans le nord à Woo-sung et Port-Arthur compléter son œuvre. Là seulement on pouvait forcer l'immense empire chinois à se rendre pour ainsi dire à discrétion. Mais nous n'étions pas en guerre avec la Chine; M. Jules Ferry n'osait saisir les Chambres d'une proposition de déclaration de guerre, et à la « politique des gages », il substituait la « politique des représailles » non moins inefficace.

Toutefois, Courbet eut deux jours heureux, celui où à Sheï-poo, il put atteindre deux bâtiments de guerre chinois, et celui où il enleva les îles Pescadores. Le commandant Gourdon, le principal acteur de l'affaire de Sheï-poo, l'a racontée lui-même en style de dépêche; voici son récit :

« Dans la journée du 15, disposé deux canots à vapeur de neuf mètres de long, avec hampe *Desdoutis*, torpille treize kilos, charge fulmicoton, charbon sans fumée. Épreuves d'isolement, de conductibilité terminées, assurées.

« A 11 heures du soir on les arme. D'abord vedette et baleinière avec M. Ravel, lieutenant de vaisseau, qui a vu

(1) Félix Julien, *l'Amiral Courbet d'après ses lettres*, p. 167 et suivantes.

les bâtiments chinois dans la journée, et le pilote Müller, de Shang-haï. Ce sont nos guides pour nous conduire sur le lieu du combat. — Nouvelle lune. — Nuit obscure : — grande difficulté pour naviguer en peloton.

« Nous nous perdons et nous nous retrouvons plusieurs fois.

« A la sortie de la passe : halte ! nous refaisons les épreuves de conductibilité et d'isolement. Nous poussons la hampe, nous rentrons la hampe. Tout va bien.

« En route pour les bâtiments chinois. La vedette en tête.

« Ravel m'annonce que la frégate n'est plus mouillée au sud-ouest de Tungnum. Elle a disparu.

« Je vais à la découverte. Il est 3 heures 15 du matin environ.

« A 3 heures 30, j'aperçois une grande masse noire dans la direction de Sheï-poo, cinq ou six feux sur le rivage.

« Je mets les trois mâts l'un par l'autre et j'avance lentement, car j'ai un fort courant sur le nez.

« Des feux me suivent à terre. Est-ce un signal ? sont-ce des pétards pour la fête du Tet (1) ? sont-ce des coups de fusil ? Je ne saurais le dire.

« A 200 mètres de la frégate, 3 heures 45 du matin, je fais pousser la hampe et mettre les fils à la pile.

« Puis à toute vitesse !

« La frégate s'illumine : tribord et bâbord. Des nappes de feu horizontales, peut-être des nordenfeldts ?

« J'avance rapidement.

« En arrière !

« Un grand choc : la torpille a éclaté. Le canot s'est soulevé et est venu heurter violemment le cul-de-poule de la frégate. Je suis pris dessous.

(1) Jour de l'an chinois.

« En arrière plus vite !

« Le canot ne cule pas.

« La vapeur s'échappe du tiroir : c'est que le robinet graisseur a été cassé. Je fais boucher le trou avec une baïonnette. La machine part en arrière.

« Mais le canot ne cule pas.

« C'est que la hampe est prise.

« Déboulonnez la hampe !

« La hampe, déboulonnée, tombe à la mer.

« L'illumination de la frégate continue.

« J'aperçois dans les feux de bâbord le canot n° 1 qui s'avance. Je stoppe pour venir à son secours, s'il a besoin de moi.

« La corvette et la terre répondent coup pour coup à la frégate. Elles se tirent les unes sur les autres.

« Cependant le canot n° 1 s'avance toujours dans la gerbe de feu. Je le vois toujours à bâbord, parce que je suis dépalé dans l'est. Bientôt il passe à tribord, fait éclater ses torpilles et vient en grand sur tribord.

« Nous nous réunissons. « Quoi de nouveau ?

« Un homme tué, et vous ? — Pas un blessé. »

« Où est le feu rouge ?

« La vedette devait nous hisser un feu rouge en signe de ralliement.

« On ne voit rien.

« Éloignons-nous. Nous partons à toute vitesse, et bientôt nous sommes hors de vue des navires chinois.

« A un moment, on voit deux grandes gerbes de feu sur le *Yu-yen* et le *Tcheng-king*, puis plus rien !

« Nuit profonde.

« Pas de feu rouge !

« Nous stoppons pour tâcher de nous reconnaître.

« Il est 5 heures du matin.

« Au jour, nous apercevons comme une passe dans l'est. Nous nous y engageons. Elle doit conduire à la mer. A dix heures nous sommes hors de la passe, et nous apercevons la *Saône*, commandant Monin. Nous nous dirigeons sur elle, l'un remorquant l'autre.

« Pendant ce temps, qu'était devenu le lieutenant Ravel ?

« Après l'explosion des torpilles et le feu des Chinois, il avait hissé le fanal rouge, signal de ralliement. Mais rien en vue !

« Il attend, cherche, attend encore ; à 6 heures, en proie à une vive crainte, il retourne à bord.

« L'amiral écoute en pleurant son rapport. Il ne put se résoudre à perdre tout espoir.

« Il veut lui-même parcourir la rade de Sheï-poo, explorer le rivage, constater de ses yeux l'état des bâtiments chinois. Le *Tcheng-King* était bien dans la situation indiquée par M. Ravel ; mais, si la frégate *Yu-Yen* restait toujours droite, ses bas mâts étaient noyés jusqu'à la moitié de leur hauteur au-dessus du pont. Ce bâtiment, lui aussi, était donc coulé et perdu comme son compagnon.

« Le succès était grand ; le triomphe complet. Mais à quel prix !

« Où étaient les acteurs de ce hardi fait d'armes ? Pauvres enfants ! Il leur avait donné la veille l'accolade d'adieu ; et aujourd'hui perdus, coulés, ensevelis sous ces débris fumants !

« C'était payer trop cher. Le succès n'était rien à la douleur du chef.

« En retournant à bord, Courbet vit de loin un canot qui poussait du *Bayard* ; il gouverne sur lui. Qu'est-ce à dire ? un canot à vapeur ? que lui veut-il ?

« C'est Ravel, le fidèle Ravel. D'aussi loin qu'il peut se faire entendre :

« — Sauvés ! sauvés ! ils sont à bord !

« Et en effet, dès que du pont du *Bayard* on eut aperçu la *Saône*, ayant à sa remorque les deux porte-torpilles, Ravel s'était jeté dans un canot pour courir au-devant de son chef.

« On vit alors cet homme généralement si maître de lui-même, chef impassible qu'aucune émotion ne semblait atteindre, se relever brusquement sur son banc, battre des mains, tendre les bras, puis les ouvrir comme pour y appeler, pour y étreindre les glorieux absents, les ressuscités de l'abîme.

« Son visage osseux, pâle, amaigri, s'illumina soudain, il se transfigura. C'était l'éclat d'une vivante flamme, le reflet d'une âme généreuse qui rayonnait au dehors, dans toute sa beauté. »

Si deux des cuirassés chinois étaient détruits, il en restait trois que Courbet aurait voulu attaquer à Ning-po, mais c'était impossible.

« J'aurais bien désiré, écrivait-il à l'amiral Gicquel des Touches, renouveler à Ning-po l'exploit de mes canots à vapeur à Sheï-poo. L'occasion était tentante. C'était le seul moyen d'avoir raison des croiseurs chinois, remisés derrière un barrage inattaquable par nos canons, à moins de 3,500 ou 4,000 mètres. Les amateurs ne manquaient point, je vous en réponds. Tout ce que j'ai d'officiers torpilleurs en escadre, était prêt à marcher. Malheureusement, nos canots à vapeur étaient incapables de remonter les violents courants de la rivière. Déjà ceux de Sheï-poo étaient bien forts pour eux. Ce fut à grand peine que, partis du bord à minuit, nos braves purent se trouver en position d'attaquer à trois heures du matin. Quand retrouveront-ils l'occasion d'un pareil exploit ? C'est un

vi
ar
d'
tic
ter
ch
les
lag
est
et
I
exé
n'a
le t
fran
que
mes
obte
vail
dan
déci
H
l'ém
MM
déci
nièr
C
dep
à ce
(1)
(2)

vrai bonheur de constater l'ardeur dont notre jeunesse est animée (1). »

L'amiral Courbet ne pouvait pas obtenir la permission d'attaquer la Chine au nord ; il se rabattit sur le sud.

« Puisque vous ne voulez pas me laisser la liberté d'action dans le nord, disait-il au ministre, puisque vous tenez tant à la politique des gages, eh bien ! soit ! Mais choisissez bien : gage pour gage ! évacuons Formose pour les Pescadores. Au lieu de côtes dangereuses et de mouillages inhospitaliers, prenons possession, pendant qu'il en est temps encore, des incomparables ports de Pong-hou et Ma-kung (2). »

L'attaque des Pescadores, admirablement préparée, fut exécutée avec autant de décision que d'habileté : Courbet n'avait en face de lui que des Chinois, mais ils avaient eu le temps de se fortifier : ils étaient six mille, et l'amiral français ne disposait que d'un millier d'hommes de débarquement. La conquête ne coûta qu'une vingtaine d'hommes. Les Chinois eurent trois cents tués. Courbet avait obtenu « le maximum d'effet avec le minimum de travail et de sang répandu. » C'était un coup d'éclat, et dans l'esprit du vainqueur, le prélude d'une campagne décisive contre la Chine.

Hélas, il se trompait. L'échec de Lang-son avait jeté l'émoi en France et amené la chute de M. Jules Ferry ; MM. Brisson et de Freycinet, qui l'avaient remplacé, étaient décidés à tous les sacrifices, et les Pescadores, cette dernière conquête de Courbet, furent abandonnées.

C'était pour Courbet le coup de la mort : il luttait, depuis quelques temps contre le mauvais état de sa santé ; à ceux qui lui disaient de rentrer en France, au médecin en

(1) Félix Julien, *L'Amiral Courbet d'après ses lettres*, p. 222.

(2) Félix Julien, *L'Amiral Courbet d'après ses lettres*, p. 225.

chef qui lui en faisait presque un devoir, il répondait : « Moi, quitter ces braves enfants, jamais.... Mon devoir est de rester ici et j'y resterai jusqu'au bout. » La dernière déception fut terrible ; « on peut dire que Courbet est mort des douleurs de la paix, d'une paix hâtive, irréfléchie, qui sans nécessité, sans urgence, au mépris de glorieux faits d'armes, a oublié ses succès, méconnu ses œuvres, répudié ses conquêtes. Courbet est mort du deuil de ses victoires (1). »

On a demandé si le glorieux soldat était mort en chrétien ; on a même essayé de le contester, si bien que l'abbé Rogel, ancien aumônier du *Bayard*, a dû intervenir. Voici son témoignage qui est décisif :

« L'amiral s'est confessé ; cela ne fait doute pour aucun des officiers du *Bayard*.

« A peu près un an avant sa mort, l'amiral, parlant de ceux qui mouraient sans les secours de la religion, se tourna vers moi et me dit devant plusieurs officiers réunis à sa table : « Monsieur l'abbé, moi je ne veux pas « vous échapper. Quand vous me jugerez assez malade « pour faire mes affaires, présentez-vous : je saurai ce « que cela voudra dire. »

« L'amiral s'est confessé vers 3 heures de l'après-midi. Après mon départ, il a fait appeler M. Habert, son secrétaire, et lui a encore dicté un ordre général pour l'escadre. Je n'ai pas pu le communier, n'ayant pas la Sainte-Réserve. Je lui ai administré l'extrême Onction devant les officiers supérieurs du *Bayard* et une grande partie des officiers du carré, accourus pour recevoir le dernier soupir de leur chef. A ce moment, l'amiral était pris d'une syncope.

(1) Félix Julien, *L'Amiral Courbet d'après ses lettres*, p. 232.

« Il n'a plus guère donné signe de vie ; à dix heures moins un quart, il rendait tout doucement son âme à Dieu. »

Nous avons du reste relevé divers faits qui prouvent que la foi persistait chez Courbet. Il y en a d'autres. Ainsi, il demandait encore des aumôniers pendant la crise ministérielle qui suivit la chute de M. Jules Ferry : « Quel que soit le ministre qui recevra cette dépêche, qu'il sache bien que nos marins ne veulent pas mourir sans le secours de la religion. Au nom de la flotte, je vous adjure de nous envoyer des aumôniers. » Comme l'a dit Mgr Freppel, dans le discours prononcé à Abbeville, « en réclamant avec tant d'instance, pour ses frères d'armes, le ministère des prêtres de Jésus-Christ, l'amiral Courbet ne méritait-il pas que la religion vint le consoler et le fortifier à ses derniers moments ? »

Courbet était un des souscripteurs de l'église votive au Sacré-Cœur, il écrivait le 21 janvier 1885 à un parent :

« Je suis souscripteur de 200 francs pour la construction de la chapelle de la marine (Vœu national). Je vous serai obligé de faire remettre ces 200 francs *en mon nom* à M. Théodore Dauchez, trésorier de l'œuvre du Vœu national, 6, rue de Furstenberg, Paris. Je dis bien : *en mon nom*, et je le répète, pour qu'il n'y ait aucune incertitude dans l'esprit du trésorier, qui a reçu et reçoit pas mal de souscriptions anonymes... »

A cette même œuvre du Sacré-Cœur ont été données, par sa famille, l'épée et les décorations du vaillant marin. La remise a eu lieu à Paris le 22 décembre 1887 dans la chapelle de l'archevêché, après une messe célébrée pour le repos de l'âme du marin par Mgr Richard. En remettant l'épée et les décorations à l'amiral Gicquel des Touches, l'éminent prélat a dit :

« Je ne peux trouver une meilleure occasion pour vous redire la belle pensée exprimée par notre vénérable prédécesseur à l'occasion des obsèques nationales qui furent célébrées pour l'amiral, dans l'église des Invalides, au mois d'août 1885. S'inspirant des paroles de Bossuet dans l'oraison funèbre du grand Condé, le cardinal Guibert disait avec raison :

« L'évêque de Meaux semble avoir peint d'avance notre grand marin quand il a dit de son héros : « Ce que le prince fit à son lit de mort pour s'acquitter des devoirs de la religion, mériterait d'être raconté à toute la terre, non à cause qu'il est remarquable, mais à cause qu'il ne l'est pas, et qu'un homme exposé à tout l'univers ne donne rien aux spectateurs. Dans la mort comme dans la vie, la vérité fut toujours toute sa grandeur. »

L'amiral Gicquel des Touches, une de nos illustrations maritimes, a répondu :

« MONSEIGNEUR,

« Notre comité reçoit avec reconnaissance et avec orgueil la vaillante épée que la famille de l'amiral Courbet offre par les mains de Votre Grandeur à la chapelle *Stella maris* de la Marine, à Montmartre.

« Courbet a obtenu toutes les gloires : il s'est montré militaire intrépide, général habile, marin consommé ; il a ramené sous nos drapeaux la victoire longtemps absente.

« Mais la plus durable de ces gloires est sans contredit celle qu'il s'est acquise en affirmant sa foi devant le monde entier, dont les regards étaient fixés sur lui.

« Que son exemple serve de guide aux chefs qui, dans l'avenir, seront appelés à l'honneur de conduire à l'ennemi les flottes de la France. »

Nous aurions pu clore la galerie des marins français sur ces mots d'un vaillant marin, mais nous avons voulu donner la parole à l'un des plus dignes successeurs d'un de ces grands évêques qui, suivant l'expression du protestant sceptique Gibbon, « ont fait la France comme des abeilles font une ruche ». Voici donc ce que Mgr Freppel disait aux compatriotes de Courbet en terminant son oraison funèbre du glorieux soldat ; ce sera notre conclusion :

« Vous viendrez vous retremper auprès des restes de Courbet dans les sentiments de foi et de générosité qui sont restées l'une des meilleures traditions de cette vieille terre de France, si éminemment chrétienne. En inscrivant sur le monument que la reconnaissance publique prépare les noms de Son-Tay, de Fou-Tcheou, de Kélung, vous apprendrez à vos enfants que ces noms signifient l'attachement au devoir, l'amour du travail, le respect de la discipline, la modestie dans le succès, la résignation au milieu des épreuves, et par dessus tout la confiance en Dieu, toutes ces choses qui ont valu à l'amiral Courbet une auréole de gloire impérissable. Cette voix d'outre-tombe rappellera aux générations futures que leur devise doit se renfermer en ces deux mots : Dieu et la France. »

- I. — Les r
- II. — La p
- III. — Disgr

- I. — La vi
- II. — Un hé

La Surveillance

- I. — Une h
- II. — Vainq

LA

- I. — Catast
- II. — Les éc
- III. — Dumor

- I. — Deux é
- II. — Le cap

Jean Bouzard.

Fourmentin..

Villaret de Joy

- I. — Glorieu
- II. — La Con

LI

- I. — Le serge
- II. — Fortune

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
LA BOURDONNAIS ET DUPELIX	
I. — Les rivaux.....	5
II. — La prise de Maïras.....	10
III. — Disgrâce de Duplex.....	19
LE BAILLI DE SUFFREN	
I. — La victoire de Négatapan.....	27
II. — Un héroïque désespoir.....	32
DU COUEDIC	
<i>La Surveillante et le Québec</i>	41
BOUGAINVILLE	
I. — Une heureuse navigation.....	47
II. — Vainqueurs et vaincus.....	55
LA PÉROUSE ET DUMONT D'URVILLE	
I. — Catastrophes.....	59
II. — Les écueils de Vanikoro.....	68
III. — Dumont d'Urville.....	77
DUPETIT-THOUARS	
I. — Deux écoliers.....	81
II. — Le capitaine du <i>Tonnant</i>	87
JEAN BOUZARD	
Jean Bouzard.....	91
FOURMENTIN	
<small>DIT LE BARON DE BUCAILLE</small>	
Fourmentin.....	97
VILLARET DE JOYEUSE	
Villaret de Joyeuse.....	105
ROBERT SURCOUF	
I. — Glorieux exploits.....	111
II. — <i>La Confiance</i> et le <i>Kent</i>	117
LES FRANÇAIS A MADAGASCAR	
I. — Le sergent La Roche.....	123
II. — Fortuné Albrand et Robin.....	129

DUPERRÉ		Pages.
I. — Le commandant de la <i>Sirène</i>		137
II. — A bord de la <i>Hellène</i>		139
III. — L'honneur du pavillon.....		143
IV. — L'expédition d'Alger.....		147
JEANNE MITOUARD		
Jeanne Mitouard.....		151
HIPPOLYTE BISSON		
Hippolyte Bisson.....		157
AUGUSTE MARCEAU		
I. — Un merveilleux changement.....		163
II. — A travers l'Océanie.....		170
RENÉ BELLOT		
I. — A bord du <i>Prince-Albert</i>		181
II. — L'hivernage au milieu des glaces.....		187
III. — Disparu !.....		195
SUPPLÉMENT :		
DE LOUIS XIV A NOS JOURS		
I. — Le duc de Beaufort.....		201
II. — Les Valbelle.....		206
III. — Le bailli de la Pailleterie.....		211
IV. — Les Gabaret.....		213
V. — Guillotin.....		220
VI. — Alain Emmanuel de Coëtlogon.....		223
VII. — Lemoyne d'Iberville.....		227
VIII. — Pannetier.....		243
IX. — Porcon de la Barbinais.....		245
X. — Villette-Mursay.....		248
XI. — Saint-Pol.....		253
XII. — Rellingue.....		257
XIII. — Le comte de Toulouse.....		260
XIV. — L'Heureux Ducasse.....		267
XV. — Jacques Cassard.....		275
XVI. — Langeron.....		286
XVII. — La Galissonnière.....		291
XVIII. — Quelques marins de Louis XV.....		396
XIX. — La guerre d'Amérique.....		310
XX. — La marine sous la Révolution.....		321
XXI. — Les marins de l'Empire.....		337
XXII. — La marine pendant la guerre de 1870.....		352
XXIII. — La marine dans l'Extrême-Orient.....		357

Pages.

.....	137
.....	139
.....	143
.....	147
.....	151
.....	157
.....	163
.....	170
.....	181
.....	187
.....	195
.....	201
.....	206
.....	211
.....	213
.....	220
.....	223
.....	227
.....	243
.....	248
.....	248
.....	253
.....	257
.....	260
.....	267
.....	275
.....	286
.....	291
.....	306
.....	310
.....	321
.....	337
.....	353
.....	357